



## CONTENIDO

<b><u>1. ANTECEDENTES.....</u></b>	<b><u>48</u></b>
<b><u>2. ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO .....</u></b>	<b><u>49</u></b>
2.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA .....	49
2.2 CAUSAS .....	49
2.3 CONSECUENCIAS .....	50
<b><u>3. OBJETIVOS .....</u></b>	<b><u>51</u></b>
3.1 OBJETIVOS GENERALES .....	51
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	52
<b><u>4. ALTERNATIVAS .....</u></b>	<b><u>53</u></b>
4.1 ALTERNATIVA 1: MANTENER LA METODOLOGÍA VIGENTE .....	53
4.2 ALTERNATIVA 2: ADOPTAR NUEVA METODOLOGÍA .....	54
<b><u>5. ANÁLISIS DE IMPACTO .....</u></b>	<b><u>54</u></b>
5.1 ALTERNATIVA 1: NO EMITIR NUEVA METODOLOGÍA.....	55
5.2 ALTERNATIVA 2: ADOPTAR NUEVA METODOLOGÍA .....	55
5.3 ANÁLISIS CUALITATIVO.....	55
5.4 ANÁLISIS CUANTITATIVO COMPLEMENTARIO DE IMPACTO NORMATIVO EN EL MERCADO.....	57
5.4.1 SUPUESTOS DEL ANÁLISIS .....	57
5.4.2 IMPACTO PARA LOS USUARIOS .....	58
5.4.3 ACTUALIZACIÓN DE LA TASA DE DESCUENTO A CONDICIONES DE MERCADO .....	59
5.4.4 ANÁLISIS COMPLEMENTARIO DE IMPACTO NORMATIVO EN LOS TRANSPORTADORES. ....	60
<b><u>6. ANÁLISIS JURÍDICO DEL ESQUEMA GENERAL DE CARGOS DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL.....</u></b>	<b><u>61</u></b>
6.1 LAS METODOLOGÍAS TARIFARIAS.....	62
6.1.1 CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS TARIFARIOS.....	63
6.1.2 PERÍODO TARIFARIO: PRECISIÓN DE LOS CONCEPTOS DE “VIGENCIA” Y “APLICACIÓN” .....	64
6.1.3 NECESIDAD DE APLICACIÓN DE UN PROCESO DE DEFINICIÓN DE CARGOS DE LA METODOLOGÍA DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL.....	68
6.1.4 ENTRADA Y SALIDA DE ACTIVOS DEL TRANSPORTADOR QUE HACEN NECESARIO UN AJUSTE A LOS CARGOS DEFINIDOS. ....	70

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 44

<b>6.2</b>	<b>PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN DE LA METODOLOGÍA TARIFARIA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL .....</b>	<b>71</b>
<b>6.3</b>	<b>ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DE LA PROPUESTA .....</b>	<b>74</b>
<b>6.4</b>	<b>ELIMINACIÓN DE LA DENOMINACIÓN “ETAPAS” .....</b>	<b>75</b>
<b>7.</b>	<b><u>ANÁLISIS DE COMENTARIOS.....</u></b>	<b><u>75</u></b>
	<b>EL ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES TEMAS COMENTADOS SE PRESENTA A CONTINUACIÓN:.....</b>	<b>77</b>
<b>7.1</b>	<b>INVERSIÓN.....</b>	<b>77</b>
7.1.1	COSTO MEDIO DE MEDIANO PLAZO .....	77
7.1.2	CAMBIO DE DÓLARES A PESOS.....	77
7.1.3	NEGOCIACIÓN DE CARGOS POR ENCIMA DE LOS REGULADOS.....	78
7.1.4	REMUNERACIÓN DE ACTIVOS POR CONFIABILIDAD .....	79
7.1.5	REMUNERACIÓN DE OBRAS DE GEOTECNIA .....	79
7.1.6	VALOR A RECONOCER DE LA INVERSIÓN DESPUÉS DE VUN .....	79
7.1.7	COMERCIALIZACIÓN DE CAPACIDAD DE PROYECTOS IPAT .....	80
7.1.8	TRANSICIÓN PARA ACTIVOS QUE CUMPLIERON VIDA ÚTIL NORMATIVA – VUN.....	81
<b>7.2</b>	<b>AOM.....</b>	<b>82</b>
7.2.1	SEÑAL DE EFICIENCIA:.....	82
7.2.2	ASPECTOS TÉCNICOS.....	83
7.2.3	GAS DE EMPAQUETAMIENTO .....	83
7.2.4	TERRENOS E INMUEBLES .....	84
7.2.5	COMBUSTIBLE COMPRESORAS.....	84
<b>7.3</b>	<b>CARGOS.....</b>	<b>85</b>
7.3.1	AMPLIACIÓN DE PLAZO PARA ENTREGA DE INFORMACIÓN PARA EL CÁLCULO DE CARGOS.....	85
<b>7.4</b>	<b>DEMANDA.....</b>	<b>85</b>
7.4.1	INCERTIDUMBRE FLUJOS DE GAS Y PROYECCIÓN DEMANDA .....	85
7.4.2	FACTOR DE UTILIZACIÓN.....	86
<b>7.5</b>	<b>ESTAMPILLAMIENTO Y SECCIONAMIENTO DE TRAMOS .....</b>	<b>86</b>
<b>7.6</b>	<b>PROYECTOS IPAT .....</b>	<b>87</b>
7.6.1	ACLARACIONES SOBRE LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS IPAT .....	87
7.6.2	REMUNERACIÓN PROYECTOS IPAT.....	87
7.6.3	CAPACIDAD DE PROYECTOS IPAT.....	88
7.6.4	PAGOS PROYECTOS IPAT E INCENTIVOS EN ENTRADAS TEMPRANAS.....	88
<b>7.7</b>	<b>TASA DE DESCUENTO.....</b>	<b>88</b>
<b>7.8</b>	<b>VALORACIÓN DE GASODUCTOS.....</b>	<b>88</b>
7.8.1	CONSIDERACIONES GENERALES DEL MODELO.....	88
7.8.2	FACTORES MULTIPLICADORES .....	89
7.8.3	CRUCES ESPECIALES Y COSTOS SOCIALES, AMBIENTALES Y DE ABANDONO .....	90
7.8.4	VALORACIÓN ESTACIONES DE COMPRESIÓN. ....	91
<b>7.9</b>	<b>OTROS COMENTARIOS.....</b>	<b>91</b>
7.9.1	DEFINICIONES.....	91
7.9.2	ESTACIONES REGULADORAS DE PUERTA DE CIUDAD, ERPC.....	92
7.9.3	IMPLEMENTACIÓN DE UN NUEVO ESQUEMA REGULATORIO .....	92
7.9.4	GASODUCTOS DEDICADOS.....	93
<b>8.</b>	<b><u>RESUMEN DE LA PROPUESTA .....</u></b>	<b><u>93</u></b>
<b>9.</b>	<b><u>INDICADORES DE EVALUACIÓN.....</u></b>	<b><u>97</u></b>
<b>10.</b>	<b><u>PROPUESTA DEFINITIVA .....</u></b>	<b><u>97</u></b>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 45

**ANEXO 1. COMENTARIOS RECIBIDOS, ANÁLISIS Y RESPUESTAS..... 98**

**ANEXO 2. ANÁLISIS COMENTARIOS CIRCULAR CREG 057 DE 2021 ..... 697**

**ANEXO 3. EVALUACIÓN DE LA INCIDENCIA SOBRE LA LIBRE COMPETENCIA DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EXPEDIDOS CON FINES REGULATORIOS..... 793**

**1. EXPLICACIÓN DETALLADA NUMERAL 1.3 DEL CUESTIONARIO DE LIBRE COMPETENCIA..... 796**

**2. ANÁLISIS DE LAS RECOMENDACIONES DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, SIC ..... 797**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 46

## Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1 Árbol de problemas .....	51
Ilustración 2 Resumen metodología propuesta .....	96

## Lista de Tablas

Tabla 1 Impacto positivo en los nuevos cargos desde la perspectiva del usuario .	55
Tabla 2 Análisis cualitativo alternativas: impacto positivo en los cargos usuarios.	56
Tabla 3 Análisis de impacto a usuarios .....	58
Tabla 4 Recopilación de riesgo en la tasa de descuento .....	60
Tabla 5. Impacto en los Transportadores de mayor tamaño .....	61
Tabla 6. Agentes que presentaron comentarios .....	76

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 47

## 1. ANTECEDENTES

La actual metodología está contenida en la Resolución CREG 126 de 2010, modificada y complementada por las resoluciones CREG 129 de 2010, 079 y 097 de 2011, 066 de 2013, 114 de 2017 y 148 de 2017.

De acuerdo con lo previsto en la Ley 142 de 1994 y en la misma resolución<sup>1</sup> el periodo de cinco años finalizó y le corresponde a la CREG la adopción de una nueva metodología.

Mediante la Resolución CREG 090 de 2016 la Comisión ordenó hacer público el siguiente proyecto de resolución de carácter general: *“Por la cual se establecen los criterios generales para la remuneración del servicio de transporte de gas natural y el esquema general de cargos del Sistema Nacional de Transporte, y se dictan otras disposiciones en materia de transporte de gas natural”*.

Tal como se hizo público en el Documento CREG 126 de 2020, en razón a que varios agentes solicitaron expedir nuevamente el proyecto a consulta, la Comisión, considerando los comentarios que se recibieron de la consulta que se publicó con la Resolución CREG 090 de 2016, las disposiciones del Decreto 2345 de 2015 y los análisis de la *metodología* vigente sometió nuevamente a consulta un proyecto de *metodología* mediante la Resolución CREG 160 de 2020.

Mediante la Resolución CREG 160 de 2020, publicada el 27 de octubre de 2020, se puso a disposición de los agentes interesados una consulta con la propuesta para remunerar la actividad de transporte de gas natural.

El presente documento está organizado de la siguiente manera: en el numeral 2 se presenta el análisis de impacto normativo, en el numeral 3, los objetivos, en el numeral 4, las alternativas, en el numeral 5 los análisis de impacto, en el numeral 6 el análisis jurídico del esquema general, en el numeral 7 se presenta un análisis de los principales comentarios que se recibieron, en el numeral 8 se muestra un resumen de la propuesta y en el numeral 9 se expone un indicador de seguimiento para verificar la eficacia de la metodología en el tiempo.

En cuanto a los anexos que hacen parte del presente documento, en el Anexo 1 se presentan los análisis que se recibieron a la consulta que se hizo con la Resolución CREG 160 de 2020, en el Anexo 2, los análisis que se hicieron a los comentarios que se recibieron con ocasión de la Circular CREG 057 de 2021 y en el Anexo 3, el cuestionario diligenciado de la SIC y las respuestas a los comentarios que esa entidad formuló sobre el proyecto que se les envió.

<sup>1</sup> ARTÍCULO 37 DE LA RESOLUCIÓN CREG 126 DE 2010.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 48

## 2. ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

A continuación, se presenta el análisis del problema, las causas, su justificación e impacto.

### 2.1 Identificación del problema

En primer término, el periodo tarifario que inició con la Resolución CREG 126 de 2010 finalizó y le corresponde al regulador, conforme a lo previsto en la ley, la emisión de una nueva *metodología* para la actividad del transporte de gas natural.

En el análisis del desarrollo de la *metodología* vigente se observaron entre otras las siguientes problemáticas:

- En la *metodología* hay una señal de distancia que se diseñó aproximadamente hace 20 años en tramos regulatorios cuando las únicas fuentes estaban en Ballena y Cusiana. Hoy, en el SNT hay otras fuentes de inyección que hacen necesario abrir la posibilidad de rediseñar el concepto de tramos y estampillas.
- A diferencia de las otras actividades de red reguladas por la CREG, en el transporte de gas las inversiones se remuneran en dólares. Por tanto, el riesgo cambiario lo asumen los usuarios finales.
- La tasa de descuento que se utiliza en los cargos se determinó hace 11 años y en consecuencia está desactualizada.
- Los transportadores han ejecutado inversiones que no están en los cargos y resulta necesario incorporar sus valores eficientes en la base regulatoria de activos.
- La señal de remuneración de un activo cuando este cumple la vida útil normativa es una señal desacoplada con la realidad de los gasoductos.
- El modelo de valoración de gasoductos que se utilizó para establecer los valores eficientes de las nuevas inversiones en 2011 y 2012 está desactualizado y es necesario que incorpore la última información que tiene disponible la Comisión. Así mismo, la metodología no cuenta con un modelo para realizar la valoración de estaciones compresoras.

### 2.2 Causas

Las causas de las problemáticas identificadas en la sección anterior tienen su origen en:

- i. La configuración de los tramos hoy en los cargos de los transportadores no considera las nuevas fuentes que en los últimos años han ido apareciendo. En este sentido, los cargos de transporte no permiten incorporar mecanismos flexibles para atender nuevas fuentes y las demandas.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 49

- ii. La Comisión, en las metodologías anteriores, cubrió del riesgo cambiario a los transportadores. Con esta disposición, si bien los usuarios se han beneficiado en épocas de apreciación de la moneda cuando se han presentado devaluaciones se han visto incrementos tarifarios significativos.
- iii. El cálculo de la tasa de descuento contiene los parámetros de los mercados de hace 11 años. Hoy los valores de los conceptos que se toman para el cálculo de las tasas descuento son diferentes.
- iv. Los transportadores en aras de mantener la continuidad en la prestación del servicio han ejecutado inversiones no previstas en los cargos y esperan que se incorporen en la base regulatoria de activos.
- v. La valoración de los activos que cumplen periodo de vida útil normativa cuenta con un incentivo cuya aplicación termina resultando en general excesivo. Esto es especialmente así en los gasoductos que se mantienen en operación y que de acuerdo con la disposición se les debe reconocer el 60% del valor de reposición a nuevo (VRAN). Es usual que el VRAN resulte siendo significativamente superior al valor que está en los cargos.
- vi. Hoy la Comisión cuenta con nueva información sobre la construcción de gasoductos la cual debe incorporarse en el modelo que se utiliza como referencia para establecer los valores eficientes de las inversiones.
- vii. Hoy la Comisión cuenta con información relacionada con valoración de la construcción de estaciones compresoras reciprocantes y centrífugas lo que le permite establecer valores eficientes de inversión..

### 2.3 Consecuencias

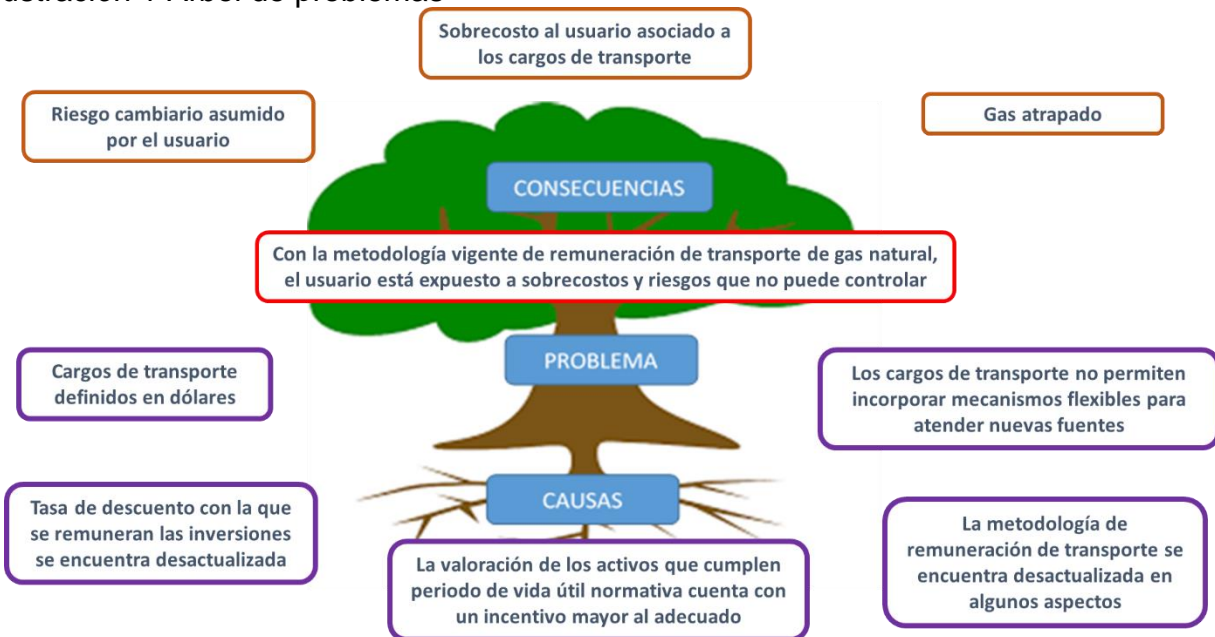
- i. La configuración de la red en los tramos que están definidos regulatoriamente puede derivar en barreras en el flujo de las moléculas de gas de las nuevas fuentes que han ido apareciendo.
- ii. El movimiento de la TRM ha derivado en cambios bruscos en el peso relativo de la componente de transporte dentro del costo unitario final que pagan los usuarios.
- iii. Los cargos vigentes no consideran que la tasa de descuento que remunera las inversiones es menor a la de hace 10 años.
- iv. Los transportadores han ejecutado inversiones que son necesarias para la prestación del servicio que no han sido incorporadas en los cargos. Estas inversiones, en la medida que están en operación generan ingresos a las compañías, sin embargo, es conveniente realizar el análisis por parte de la Comisión de los valores eficientes para incluirlas en los cargos.



- v. La señal del 60% del valor de reposición a nuevo cuando un gasoducto se mantiene en operación ha generado impactos en los cargos, de tal manera que, el valor incluido en la base tarifara a partir de la señal del 60%, podría ser una señal que sobreestima el valor que requiere la empresa para mantener una operación segura y confiable de los activos.
- vi. Al seguir utilizando el modelo actual de valoración de gasoductos, no se estarían considerando variables que reflejan algunos aspectos dentro de la construcción de los gasoductos en Colombia, que permiten obtener una mejor estimación del valor de los activos.

De manera gráfica se presenta a continuación el análisis de impacto normativo (AIN):

Ilustración 1 Árbol de problemas



### 3. OBJETIVOS

En concordancia con el problema planteado en el numeral anterior, el objetivo principal de la nueva metodología es contribuir a la formación de precios más eficientes y a hacer más competitivo el gas natural.

#### 3.1 Objetivos generales

Como objetivos generales se plantean los siguientes:

- i. Adoptar cargos eficientes.
- ii. Expansión oportuna (IPAT, IAC, PNI).
- iii. Apoyar el desarrollo eficiente de la comercialización de gas natural.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 51

- iv. Contribuir a la estabilidad tarifaria al vincular en cargos las inversiones en períodos bianuales.

Con respecto a la expansión oportuna cabe señalar que el Ministerio de Minas y Energía y la CREG han desarrollado varios instrumentos que apuntan a que en la red de transporte no se presenten “*cueros de botella*” que deriven en fenómenos de atrapamiento de gas o déficit de gas en puntos de la red.

A través del Decreto 2345 de 2015 se abrió la posibilidad para que se implementen unos planes de abastecimiento de gas natural. El primero de ellos se adoptó en 2017 y la CREG, a través de la Resolución CREG 107 de 2017, desarrolló el diseño regulatorio para remunerar los proyectos que se definieron. El objetivo de la CREG en la metodología de transporte de gas natural es que las disposiciones que se adopten estén armonizadas con las disposiciones contenidas en la Resolución CREG 107 de 2017. Esta última resolución también está en revisión.

Con las resoluciones CREG 155 de 2017 y 033 de 2018 la Comisión adoptó regulación sobre *open season* y *gasoducto de conexión*, respectivamente. Esta regulación busca incentivar la ejecución oportuna de infraestructura de transporte de gas natural que se requiera, a través de mecanismos regulatorios adicionales a los previstos para el desarrollo de la infraestructura que hace parte del SNT y de los mecanismos de expansión y ampliación de capacidades previstos dentro de la metodología de transporte de gas natural.

Si bien el *open season* (Res. 155 de 2017) y el gasoducto de conexión (Res. 033 de 2018) son mecanismos alternativos y complementarios para la expansión de las redes de transporte, se espera que los propios transportadores continúen desarrollando las expansiones a partir de las señales dadas en la metodología de remuneración de la actividad de transporte. Esto en la medida en que los transportadores conocen muy bien las necesidades del negocio.

En ese sentido, en la metodología de remuneración de la actividad de transporte se deben incluir disposiciones que complementen las reglas aplicables a los proyectos del plan de abastecimiento de gas natural, en particular, aquellos proyectos embebidos en el SNT (IPAT) que ejecuta en primera instancia el transportador, y reglas para incentivar a que los transportadores continúen desarrollando las expansiones requeridas en el SNT.

### 3.2 Objetivos específicos

Como objetivos específicos se plantean los siguientes:

- i. Actualizar y aplicar el valor de la tasa de descuento requerida en el cálculo de los cargos de transporte<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Este objetivo se desarrollará mediante la expedición de una resolución independiente que, a partir de la aplicación de la Resolución CREG 004 de 2021 y aquellas que la modifiquen o sustituyan, determine la tasa de descuento para la actividad de transporte de gas natural.

- ii. Asignar el riesgo cambiario a quien lo puede gestionar de mejor manera.
- iii. Incluir señales en la remuneración para que la base de activos incorpore de manera oportuna, cada dos años, las nuevas inversiones<sup>3</sup> (PNI e IAC) que desarrollen los transportadores. Lo anterior además beneficia a los usuarios debido a que reduce la frecuencia en ajustes tarifarios.
- iv. Realizar ajustes tarifarios cada dos años para incorporar los nuevos valores de los activos de cumplen su vida útil normativa, VUN. Lo anterior busca reducir la frecuencia en ajustes tarifarios.
- v. Reconocer los costos reales de los combustibles o energía eléctrica que consumen las estaciones de compresión.
- vi. Adoptar disposiciones complementarias para la ejecución de proyectos del plan de abastecimiento de gas natural adoptado por el Ministerio de Minas y Energía, y para la ejecución de redes de transporte tipo I y II.
- vii. Actualizar el procedimiento y el modelo que se utilizará para valorar nueva infraestructura.
- viii. Dar una señal para determinar los valores eficientes de inversiones utilizando el mecanismo de menú de contratos (banda de ajuste), el cual incentiva una mejor gestión de riesgos en la ejecución de proyectos por parte de los transportadores.

#### 4. ALTERNATIVAS

Como se puede observar los objetivos específicos, son los medios para lograr los objetivos generales y así llegar al objetivo principal. Es por ello que, la propuesta de nueva metodología comprende un paquete de medidas que buscan contribuir al logro de los objetivos planteados. En ese sentido se identifican las siguientes alternativas, las cuales se hicieron públicas en el Documento CREG 126 de 2020:

##### 4.1 Alternativa 1: mantener la metodología vigente

Esta alternativa consistiría en extender por un periodo tarifario adicional la Resolución CREG 126 de 2010, de manera que a todos los tramos regulados de transporte de gas natural se les aprueben nuevos cargos, conforme la metodología vigente.

Sin embargo, debido a la directriz de planeación centralizada definida por el Ministerio de Minas y Energía propuesta en el Plan de abastecimiento de gas natural, no existiría regulación para remunerar las inversiones del plan de abastecimiento embebidos en la infraestructura de transporte existente (IPAT) ya que a la misma se le asigna un ingreso regulado. No se podría mejorar la gestión de riesgo cambiario hoy en día en cabeza del usuario.

Además, la tasa de descuento que se utiliza para calcular los cargos de transporte estaría desactualizada frente a los datos de mercado. De otra parte, no se podrían actualizar los diferentes elementos identificados, tales como la valoración de activos, los costos de

<sup>3</sup> Plan de nuevas inversiones, inversiones en aumento de capacidad, inversiones no previstas e inversiones que hacen parte de agregación o seccionamiento de tramos.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 53

operación de las estaciones de compresión, la banda de ajuste, la agregación y seccionamiento de tramos, entre otros.

#### 4.2 Alternativa 2: adoptar nueva metodología

En esta alternativa se busca la expedición de una nueva metodología que apunte a corregir los problemas identificados en las secciones anteriores.

En el análisis de la consulta que se hizo con la Resolución CREG 160 de 2020 la Comisión acoge la expedición de una nueva metodología con los ajustes a la metodología vigente que más adelante en este documento se exponen.

### 5. ANÁLISIS DE IMPACTO

Con referencia a los análisis de impacto resulta importante señalar que los cargos están en función de los valores de (i) inversión, (ii) AOM, (iii) demandas, y (iv) tasa de descuento. Cualquier movimiento en alguna de estas variables produce una variación en los cargos.

De manera general, de acuerdo con la metodología de remuneración de los cargos, un cambio porcentual en la tasa de descuento representa un cambio en el cargo que remunera las inversiones. Si bajara la tasa de descuento, los cargos de transporte bajarían, esa conclusión puede ser distinta dependiendo de qué pase en el numerador de la ecuación (i.e. los valores de las nuevas inversiones que se incorporen y los gastos de AOM) y en el denominador de la ecuación (i.e. los cambios en los valores de demanda en el horizonte de proyección).

De acuerdo con lo anterior, la precisión en el impacto en los cargos de la aplicación de la nueva metodología sólo será posible cuando se tengan todas las variables.

Con respecto a los valores de (i) inversión, (ii) AOM y (iii) demandas es preciso señalar que la Comisión no conoce los cambios que en esas variables han ocurrido, y que, de acuerdo con la *metodología* propuesta, los transportadores declararían.

Con las anteriores consideraciones, el análisis cualitativo multicriterio que se expuso en el documento soporte de la Resolución CREG 160 de 2020 sigue siendo una evaluación válida.

Al comparar las 2 alternativas mencionadas en la sección anterior se observa que la mejor opción es la alternativa 2 porque es la que permite que los cargos de transporte de gas natural se ajusten a las nuevas condiciones del sector y del entorno obteniéndose cargos eficientes y una mayor flexibilidad para lograr que gases disponibles en un área puedan competir en otras áreas lo que permitiría a los usuarios contratar en mejores condiciones de competencia.

Adicionalmente, de acuerdo con las recomendaciones realizadas por la SIC como parte del trámite de análisis de incidencia en la competencia del presente acto administrativo, se ha incluido en el numeral 2 del Anexo 2 del presente documento un análisis complementario de impacto.

### 5.1 Alternativa 1: no emitir nueva metodología

En la medida que el sector ha cambiado (e.g. hay fuentes de gas diferentes como la planta de regasificación en el Atlántico) y se han adoptado nuevas disposiciones (e.g. adopción de los planes de abastecimiento de gas natural, el gasoducto de conexión y el *open season*) es necesario hacer algunos ajustes a la metodología vigente. Así mismo, es necesario actualizar parámetros de la metodología que reflejen las condiciones actuales del mercado e introducir disposiciones que contribuyan a que los transportadores continúen desarrollando las expansiones de capacidad de transporte que se requieran.

No adoptar una nueva metodología que incluya los elementos ya anotados implicaría que, en principio, los cargos regulados que remuneran la actividad de transporte de gas no deben tener mayores cambios. Sin embargo, esto privaría a los consumidores de gas natural de recibir los beneficios que se lograrían al cumplir los objetivos generales planteados en el numeral 3.1 de este documento.

### 5.2 Alternativa 2: adoptar nueva metodología

Esta alternativa da la posibilidad a los consumidores de gas de obtener los beneficios que se prevén al cumplir los objetivos generales planteados en el numeral 3.1 de este documento.

Algunos de los beneficios que podrían obtenerse son entre otros, mejores precios de transporte de gas natural si se actualiza la tasa de descuento, así como si se eliminan o reducen cuellos de botella en el SNT y de continuidad en la prestación del servicio a través de los proyectos del plan de abastecimiento de gas natural que ejecute el transportador en primera instancia<sup>4</sup>.

### 5.3 Análisis cualitativo

En el desarrollo de la propuesta se estructuró un análisis cualitativo que toma como criterio el impacto positivo en los cargos que observan los usuarios del sistema de transporte de gas natural, cuya valoración se hace a partir de la siguiente tabla:

Tabla 1 Impacto positivo en los nuevos cargos desde la perspectiva del usuario	
Valor	Descripción impacto
1	Bajo
2	medio bajo

4 EN LA RESOLUCIÓN CREG 107 DE 2017 ESTOS PROYECTOS DE DENOMINAN IPAT.  
D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 55

Valor	Descripción impacto
3	Medio
4	medio alto
5	Alto

Asimismo, se asignaron pesos relativos sobre el efecto positivo final en los cargos cuya escala va desde 0 donde tiene un peso relativo en los cargos muy bajo hasta 100% donde tendría un peso relativo alto en los cargos. El análisis cualitativo se puede resumir en la siguiente tabla comparativa:

No	Variables	Peso relativo	No emitir nueva metodología (0-5)	Cargos con nueva metodología (0-5)
1	Tasa de descuento	20%	3	5
2	Remuneración activos cumplen Vida útil normativa	18%	0	4
3	Cargos en COP	15%	0	2
4	Estampillamiento / seccionamiento de tramos	15%	0	2
5	Valoración de gasoductos con banda de ajuste	15%	1	2
6	Demanda	6%	0	1
7	AOM	6%	0	1
8	Remuneración activos IPAT en incumbente.	5%	0	1
<b>Calificación</b>		<b>100%</b>	<b>0,75</b>	<b>2,79</b>

Desde la perspectiva del transportador la nueva propuesta de metodología incluye mejoras tales como:

1. La flexibilidad de ajustar los tramos de gasoducto permitiendo proponer estampillar tramos o seccionar tramos.
2. La descripción detallada de cómo se hace el proceso para calcular los cargos en los eventos de infraestructura IPAT.
3. El conocimiento ex-ante de la valoración de gasoductos mediante el modelo expuesto en el anexo 1 de la resolución, además de aplicar una banda de ajuste considerando proyectos con una clase de estimación tres (3)<sup>5</sup>.

5 COST ESTIMATE CLASSIFICATION SYSTEM – AS APPLIED IN ENGINEERING, PROCUREMENT, AND CONSTRUCTION FOR THE PROCESS INDUSTRIES.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 56

En conclusión, se ratifica que la alternativa 2 es más conveniente que la alternativa 1 porque cualitativamente tiene un mayor impacto positivo en los cargos desde la perspectiva del usuario y asimismo incluye mejoras para el agente transportador.

#### 5.4 Análisis cuantitativo complementario de impacto normativo en el mercado

Ante la recomendación de la SIC y las solicitudes de varios agentes, la Comisión desarrolló un análisis cuantitativo complementario con la información disponible y con las limitaciones propias de un modelo simplificado, cuyos resultados confirman los resultados de impacto de la Resolución CREG 160 de 2020 con el modelo multicriterio presentado en el Documento soporte CREG 126 de 2020.

##### 5.4.1 Supuestos del análisis

Para el cálculo del impacto al mercado (usuarios) con los nuevos cargos que debe aplicar el transportador, como lo establece la nueva metodología, se utilizó un modelo simplificado de la red de transporte y los puntos de entrega asociados con sus componentes del Costo Unitario (COP \$/m<sup>3</sup>). En la Tabla 3 se pueden observar los resultados en la factura de los usuarios finales (estrato 3 con un consumo 20 m<sup>3</sup>/mes) manteniendo las variables vigentes de activos, AOM y demandas, pero con la actualización de la tasa de descuento (TD) aplicada a las inversiones valoradas en pesos e incluyendo las que cumplieron la Vida Útil Normativa – VUN, de acuerdo con los supuestos que se listan a continuación:

1. Inversión:

- a) Base: asociada a la base regulatoria de activos en los cargos vigentes.
- b) TD: Resolución CREG 103 de 2021.
- c) Activos que han cumplido vida útil normativa (gasoductos y estaciones de compresión) de acuerdo con las actuaciones particulares notificadas sin considerar recursos sobre las actuaciones. Aplicando un VAO que corresponde al 60% del VRAN.

2. AOM:

- a) Acorde a la información incluida actualmente en cargos, indexado con IPC a diciembre de 2020.

3. Demanda:

- a) Demanda base: demanda incluida en cargos vigentes.
- b) Para la simulación del valor a pagar por el usuario se asume un usuario de estrato 3 con un consumo mensual por vivienda de 20m<sup>3</sup>.

4. Cargos

- a) Pareja 80CF / 20CV +AOM
- b) Acorde a la ruta para llevar el gas desde la fuente a la ciudad de análisis.
- c) Simulación impacto en pesos.

## 5. Otros:

- a) TRM: 3.433 COP/USD (dic 31/2020).
- b) Valor de inversión actualizado con PPI a diciembre de 2020 (serie WPSFD41312).
- c) No se considera periodo de transición para activos que cumplieron Vida útil normativa considerando que es un cálculo después de la transición.

### 5.4.2 Impacto para los usuarios

A partir de dichos supuestos se obtienen los resultados desde la perspectiva de los usuarios

Tabla 3 Análisis de impacto a usuarios					
Escenario	Actual (1)	Incluye activos que cumplen VUN (2)	Incluye activos que cumplen VUN (3)	Variación factura mensual gas natural al usuario aplicando la TD actual y la nueva tasa de descuento TD incluyendo activos que cumplen VUN (3) vs (2)	Variación factura mensual gas natural al usuario aplicando la tasa de descuento actual sin actualización de activos VUN vs nueva TD incluyendo activos que cumplen VUN (3) vs (1)
TD	TD 15,02, Tkv 17,7 USD (actual)	TD 15,02, Tkv 17,7 USD (actual)	TD: 10,94% COP		
Ciudad	Factura usuario				
Bogotá	33.468	35.019	32.487	-2.532 (-7,2%)	-981 (-2,9%)
Medellín	29.317	32.141	29.522	-2.619 (-8,1%)	206 (0,7%)
Cali	39.856	41.375	38.600	-2.776 (-6,7%)	-1.257 (-3,2%)
Cartagena	25.850	26.175	25.479	-696 (-2,7%)	-371 (-1,4%)
Barranquilla	30.208	30.698	29.716	-981 (-3,2%)	-492 (-1,6%)
Neiva	44.494	56.206	51.006	-5.200 (-9,3%)	6.512 (14,6%)
Ibagué	46.785	51.522	47.433	-4.089 (-7,9%)	648 (1,4%)

Con base en lo anterior, se encuentra un impacto positivo para los usuarios, es decir, menores cargos tarifarios, producto de la reducción de la tasa de descuento que se utiliza para remunerar las inversiones, *ceteris paribus*.

Al ponderar la variación en la factura por la demanda y, teniendo en cuenta la nueva tasa de descuento, *ceteris paribus*, se observa una disminución promedio del 2%. Esto ratifica lo dicho en los análisis de impacto incluidos en el documento CREG 126 de 2020 con la metodología multicriterio sobre el impacto de la propuesta metodológica expedida mediante la Resolución CREG160 de 2020.

#### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 58



### 5.4.3 Actualización de la tasa de descuento a condiciones de mercado

Como complemento a lo anterior, a continuación, se presenta un análisis cuantitativo adicional construido con la información general que es de conocimiento público y puede ser replicado por cualquier agente del mercado.

Para este ejercicio complementario, lo primero es señalar que la reducción en la tasa de descuento no es ocasionado por la resolución en consulta de la metodología de remuneración de transporte de gas natural. Como es conocido, la estimación de la tasa de descuento para la actividad de transporte de gas se hace a partir de la aplicación de lo dispuesto en la Resolución CREG 004 de 2021 y sus modificaciones, utilizando información con corte a 31 de julio de 2021. Esto significa que el cálculo de la tasa actual considera condiciones del mercado que difieren de las aplicadas hace 11 años cuando se calculó dicha tasa en el año 2010, como lo establece la Resolución CREG 126 de 2010 que utilizó información de agosto de dicho año.

La tasa de descuento o rentabilidad de los activos hoy para el transporte de gas es de 10,94% en pesos constantes antes de impuestos lo que contrasta con la tasa que se está aplicando en los cargos vigentes que es de 15,55% en dólares constantes antes de impuestos.

Teniendo en cuenta que la tasa de descuento o rentabilidad de los activos es función del riesgo de la actividad de transporte, se encuentra que la tasa de descuento o rentabilidad que utiliza la metodología vigente está considerando un riesgo mayor para la actividad del que realmente afronta el agente en dicho mercado. Esto permite concluir que una vez entrada en vigencia la nueva metodología de transporte de gas natural, si se mantuvieren los cargos vigentes, se estaría utilizando una tasa de descuento sobrestimada frente a la que resulta actualizada a las condiciones de mercado<sup>6</sup> y con unos cargos a los usuarios mayores a los eficientes, por no reflejar las condiciones de mercado.

Adicionalmente, los cargos que remuneran la inversión están definidos en dólares y, como se ha indicado, utilizan una tasa de descuento desactualizada. Esto estaría produciendo un mayor costo del servicio.

En cuanto al riesgo cambiario, la actual metodología le impone ese riesgo al usuario, sin tener en cuenta que el transportador tiene herramientas para enfrentarlo cuando determina en qué monedas financia sus inversiones o cómo migra a endeudamientos en la moneda en que se remunera su actividad. Es de anotar que en las actividades de transmisión y distribución de energía eléctrica y distribución de gas natural las inversiones se remuneran en pesos de tiempo atrás.

Finalmente, la señal de remunerar en pesos el valor de los activos en transporte de gas natural se consultó con la Resolución CREG 160 de 2020 y en el Documento CREG 126 de 2020.

<sup>6</sup> Estimación con corte a 31 de julio de 2021.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 59

Producto de los comentarios que se recibieron, en especial sobre la necesidad de brindar un margen de tiempo a aquellos transportadores que tienen deuda en dólares, la Comisión ajustó la señal e incluyó un periodo de seis meses, a partir de la vigencia de la resolución de remuneración del transporte de gas natural, para que los agentes puedan adelantar el correspondiente proceso.

En los anteriores términos, cabe resaltar que desde que se anunció la medida con la Resolución CREG 160 de 2020 ya pasó un año, y la Comisión, a partir de la firmeza de la Resolución CREG 175 de 2021 está dando un plazo de 6 meses.

En la Tabla 4 se presenta el resumen de las variables de riesgo.

Tabla 4 Recopilación de riesgo en la tasa de descuento			
VARIABLES ASOCIADAS AL RIESGO DEL NEGOCIO	VARIABLES QUE REFLEJAN EL RIESGO METODOLOGÍA ACTUAL USD (1)	VARIABLES ASOCIADAS AL RIESGO NUEVA METODOLOGÍA COP (2)	VARIACIÓN
Beta desapalancado actividad transporte	0,33	0,36	9%
Delta Beta. Riesgo adicional asociado al mercado	0,64	0,24	-63%
Beta desapalancado + delta beta	0,97	0,60	-38%
Beta apalancado	1,40	0,77	-45%
Tasa de descuento	15,55 (TkC 15,02 y TkV 17,7%)	10,94%	-30%

(1) Tasa de descuento real antes de impuestos calculada hace 10 años en dólares.

(2) Tasa de descuento real antes de impuestos, estimada utilizando información con corte al 31 de julio de 2021, actualizada a las realidades del mercado de transporte actual en pesos.

Es evidente que si se mantiene la tasa de descuento vigente habría una sobreestimación de la misma, debido a que no refleja las condiciones actuales de mercado. Esto como se verá más adelante genera ingresos adicionales al transportador a costa de unos mayores cargos cobrados a los usuarios del sistema de transporte, conclusión que ya se había encontrado con la metodología multicriterio.

#### 5.4.4 Análisis complementario de impacto normativo en los transportadores.

Para el sistema de transporte se hace un ejercicio de impacto de la tasa de descuento y de la valoración de activos que han cumplido vida útil normativa, aplicando un *ceteris paribus* para las demás variables. Para este ejercicio, se consideran los supuestos que fueron descritos en el numeral 5.4.1.

A partir de los factores de riesgo de la actividad de transporte y de las tasas de descuento relacionadas en la Tabla 4, se puede hacer un ejercicio comparativo de los ingresos adicionales (debidos a la aplicación de una tasa de descuento desactualizada) y de la actualización de activos que han cumplido vida útil normativa.

#### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 60

En la Tabla 5 se muestran los resultados para dos escenarios: el primero (1) considera la base tarifaria actual con la tasa de descuento desactualizada (Tkc 15,02 y Tkv 17,7% en dólares constantes antes de impuestos) y el segundo (2) considera la actualización de los activos que han cumplido vida útil normativa de acuerdo con la regulación vigente, utilizando la tasa de descuento que se aprobó con la Resolución CREG 103 de 2021 (10,94% COP constantes antes de impuestos).

Tabla 5. Impacto en los Transportadores de mayor tamaño					
	Ingresos TD: 15,02, Tkv 17,7 USD [billones COP/año] (1)	Ingresos TD: 10,94% COP [billones COP/año] (2)	Diferencial [millones COP/año] (3)	Diferencial [millones COP/mes] (4)	% Variación (5)
<b>Escenario actual vs VUN + TD</b>	2,09	1,98	-111.114	-9.259	-5,31%

Como resultado de la comparación de los escenarios (1) y (2) se observa que, bajo los supuestos mencionados, la aplicación de la tasa de descuento tiene como efecto la disminución en los cargos, mientras que la inclusión de los valores de los activos que han cumplido vida útil normativa, se traduciría en un aumento en los cargos. El efecto neto estimado en este análisis representa una disminución en los ingresos del 5,31%, en comparación con el nivel de ingresos calculado con la base tarifaria actual.

Respecto de la suficiencia financiera, la propuesta regulatoria cumple lo previsto en la ley, en el sentido de remunerar la actividad de transporte de gas natural considerando para el cálculo de los cargos las variables que los determinan tales como los activos, los gastos de AOM y demandas previstas en los cargos vigentes y la tasa de rentabilidad de los activos calculada de acuerdo con las condiciones actuales de mercado.

En cuanto a la eficiencia económica, la propuesta regulatoria cumple lo previsto en la ley, al reflejar en los cargos de transporte de gas natural un valor eficiente al aplicar la remuneración de los activos del transportador con una tasa de rentabilidad a condiciones de mercado actual.

## 6. ANÁLISIS JURÍDICO DEL ESQUEMA GENERAL DE CARGOS DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

A continuación, se describen los sustentos y finalidades que fueron objeto de la propuesta descrita en la Resolución CREG 160 de 2020 y que son objeto de la propuesta definitiva de la resolución que soporta el presente documento. Para ello, se harán referencias a los sustentos constitucionales y legales que definen el marco de intervención y las consideraciones que se tuvieron en cuenta para su definición. Estas consideraciones preliminares constituyen el sustento para dar respuesta a los comentarios allegados a la propuesta indicada y que serán marco de referencia en el Anexo 1 del presente documento, en el cual se da respuesta puntual a cada uno de los comentarios hechos por los agentes.

### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 61

## 6.1 Las metodologías tarifarias

Las definiciones de las metodologías de remuneración en desarrollo de las facultades otorgadas a esta Comisión tienen como propósito el reconocimiento de los costos eficientes de operación de las actividades sujetas al régimen de libertad regulada, cumpliendo los principios constitucionales y legales, entre ellos los de eficiencia económica y suficiencia financiera.

Sobre el alcance de la libertad de configuración que compete a las Comisiones de Regulación para fijar criterios de eficiencia de los servicios públicos, debemos tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 370 de la constitución, la competencia para fijar estos criterios está asignada al Presidente de la República, quien la ejerce por medio de las comisiones de regulación, con sujeción a la Ley.

Corresponde a la Ley definir el marco general para el ejercicio de la función de regulación, como son los fines de la intervención, los principios que la orientan y los procedimientos aplicables. Pero dentro de este marco legal, la autoridad administrativa tiene un amplio margen de valoración de las reglas necesarias para alcanzar los fines, cumpliendo los criterios de razonabilidad y proporcionalidad.

Sobre la función estatal de regulación la Corte Constitucional en sentencia C150 de 2003 ha señalado que:

*(...) La función de regulación está segmentada por sectores de actividad económica o social. El ejercicio de la función de regulación obedece a criterios técnicos relativos a las características del sector y a su dinámica propia. La regulación es una actividad continua que comprende el seguimiento de la evaluación del sector correspondiente y que implica la adopción de diversos tipos de decisiones y actos adecuados tanto a orientar la dinámica del sector hacia los fines que la justifican en cada caso, como a permitir el flujo de la actividad socioeconómica respectivo. La función de regulación usualmente exige de la concurrencia de, al menos, dos ramas del poder público y es ejercida de manera continua por un órgano que cumple el régimen de regulación fijado por el legislador, que goza de una especial autonomía constitucional o independencia legal, según el caso, para desarrollar su misión institucional y cuyo ámbito de competencia comprende distintos tipos de facultades.*

Conforme a lo expuesto, en ejercicio de la libertad de configuración que tiene la autoridad administrativa para la consecución de los fines de la intervención del Estado en la economía y la materialización de los principios que la orientan, en la forma definida por la ley, la Comisión, en la expedición de las metodologías y fórmulas de tarifas, puede establecer diversas decisiones, una de ellas podría ser que la aplicación de una metodología, para un determinado período tarifario, se haga por fases o etapas para adecuar los principios de eficiencia económica y suficiencia financiera a las características propias de la actividad regulada y a la evolución tanto de esa actividad como de la misma regulación.

### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 62

Teniendo en cuenta los aspectos que se deben considerar para determinar la integralidad de una metodología de remuneración, a continuación, se describen los elementos que evidencian que la metodología de remuneración de la actividad de transporte de gas natural propuesta en la Resolución CREG 160 de 2020 y la resolución definitiva que será expedida por la Comisión, luego de evaluar el concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio, cumplen con los principios y reglas del régimen tarifario definido por la Ley 142 de 1994.

### 6.1.1 Cumplimiento de los principios tarifarios

Los principios tarifarios están descritos en el artículo 87 de la Ley 142 de 1994. Aun cuando la metodología reconoce cada uno de ellos, nos referiremos puntualmente a los conceptos tarifarios de eficiencia económica y suficiencia financiera, los cuales han sido definidos de la siguiente forma:

*“87.1. Por eficiencia económica se entiende que el régimen de tarifas procurará que éstas se aproximen a lo que serían los precios de un mercado competitivo; que las fórmulas tarifarias deben tener en cuenta no solo los costos sino los aumentos de productividad esperados, y que éstos deben distribuirse entre la empresa y los usuarios, tal como ocurriría en un mercado competitivo; y que las fórmulas tarifarias no pueden trasladar a los usuarios los costos de una gestión ineficiente, ni permitir que las empresas se apropien de las utilidades provenientes de prácticas restrictivas de la competencia. En el caso de servicios públicos sujetos a fórmulas tarifarias, las tarifas deben reflejar siempre tanto el nivel y la estructura de los costos económicos de prestar el servicio, como la demanda por éste.*

*87.4. Por suficiencia financiera se entiende que las fórmulas de tarifas garantizarán la recuperación de los costos y gastos propios de operación, incluyendo la expansión, la reposición y el mantenimiento; permitirán remunerar el patrimonio de los accionistas en la misma forma en la que lo habría remunerado una empresa eficiente en un sector de riesgo comparable; y permitirán utilizar las tecnologías y sistemas administrativos que garanticen la mejor calidad, continuidad y seguridad a sus usuarios.”*

En el caso de la actividad de transporte de gas, y específicamente en la metodología de remuneración propuesta, estos principios se cumplen al considerar la metodología de remuneración los siguientes conceptos: i) las inversiones eficientes; ii) los gastos de administración, operación y mantenimiento; iii) la tasa de retorno del capital; y iv) las demandas (i.e. esperada de volumen o capacidad); todo para determinar los cargos eficientes correspondientes.

Adicionalmente, acorde con las características propias del sector y con los fines de la regulación de asegurar una prestación eficiente, continua, confiable y de calidad, y de promover la ampliación de la cobertura del servicio, la metodología tarifaria establece la

#### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 63

actualización de las variables de los cargos de transporte de gas natural durante el período tarifario para incorporar en ellos:

- (i) Los valores eficientes que determinará la Comisión a partir de la información que reporten los agentes de las variables de inversiones para la actualización de la base de activos, y los gastos AOM y proyección de la demanda asociados.
- (ii) La remuneración de los proyectos del plan quinquenal de inversiones y otras inversiones no previstas, que entren en operación durante el período tarifario.
- (iii) La remuneración de las nuevas inversiones que ejecutará el transportador para el mantenimiento en servicio de los activos que cumplan el período de vida útil normativa de 20 años o para la reposición de estos activos.

Considera además la metodología que las actualizaciones de los cargos por la entrada en operación de los activos del plan quinquenal de inversiones y otras inversiones no previstas, así como de activos que cumplieron vida útil normativa podrán hacerse cada dos años.

Cada uno de los conceptos que considera la metodología de remuneración han sido analizados de manera suficiente por la Comisión, y consultados con el mercado para asegurar el cumplimiento de los citados principios.

### **6.1.2 Período tarifario: Precisión de los conceptos de “vigencia” y “aplicación”**

El artículo 86 de la Ley 142 de 1994 establece que el régimen tarifario en los servicios públicos a los que esta Ley se refiere está compuesto por reglas relativas a:

(...)

*86.4. Las reglas relativas a procedimientos, metodologías, fórmulas, estructuras, estratos, facturación, opciones, valores y, en general, todos los aspectos que determinan el cobro de las tarifas.*

La metodología propuesta es un conjunto de variables y unos procedimientos de cálculo para determinar los cargos máximos que puede cobrar un transportador de gas natural por el servicio de transporte, y contiene las fórmulas que durante el período tarifario se deben aplicar para el cálculo de estos cargos, bien sea que éste lo haga el transportador o que lo solicite a la CREG, según la actualización que corresponda. Por tanto, a esta metodología le aplican las reglas y principios del régimen tarifario definido por la ley.

Al respecto, el artículo 126 de la citada ley dispone que “Las fórmulas tarifarias tendrán una vigencia de cinco años, salvo que antes haya acuerdo entre la empresa de servicios públicos y la comisión para modificarlas o prorrogarlas por un período igual...”, norma que lo expuesto en el párrafo anterior le es aplicable a la metodología tarifaria propuesta.

En consecuencia, dado que la metodología, para el cumplimiento de los principios tarifarios de eficiencia económica y suficiencia financiera, establece varias aplicaciones durante el período tarifario, como se expone en el numeral 6.1.1 de este documento, se

#### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 64

hace necesario analizar los conceptos de vigencia y aplicación de la norma, para concluir que la metodología propuesta cumple en su integridad la regla establecida en el artículo 126 ibidem.

### 6.1.2.1 Vigencia

El concepto de “vigencia de las fórmulas tarifarias” como norma a que hace referencia el artículo 126 de la Ley 142 de 1994, es de cinco (5) años. El término debe contarse al cabo del día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial*. La misma Ley establece que *“vencido el período de vigencia de las fórmulas tarifarias, continuarán rigiendo mientras la comisión no fije las nuevas”*.

La metodología que se expide en la resolución que soporta el presente documento, quedará vigente al cabo del día siguiente en que sea publicada en el *Diario Oficial* en su integralidad, es decir, ésta deberá considerarse dentro del ordenamiento jurídico y producirá efectos de manera inmediata.

En relación con esto, es importante traer como referencia el concepto de vigencia desarrollado por la Corte Constitucional en sentencia C-873 de 2003 en la cual se señala lo siguiente:

*“La “vigencia” se halla íntimamente ligada a la noción de “eficacia jurídica”, en tanto se refiere, desde una perspectiva temporal o cronológica, a la generación de efectos jurídicos obligatorios por parte de la norma de la cual se predica; es decir, a su entrada en vigor. Así, se hace referencia al período de vigencia de una norma determinada para referirse al lapso de tiempo durante el cual ésta habrá de surtir efectos jurídicos. La regla general en nuestro ordenamiento es que las normas comienzan a surtir efectos jurídicos con posterioridad a su promulgación, según lo determinen ellas mismas, o de conformidad con las normas generales sobre el particular”*.

De acuerdo con lo anterior, se identifica que la vigencia de una metodología o fórmula tarifaria corresponde al período que se inicia desde cuando la regulación empieza a producir sus efectos jurídicos hasta cuando cesan por la expedición de una nueva metodología o fórmula.

### 6.1.2.2 Aplicación

Durante la vigencia de las metodologías se pueden aplicar diferentes factores. Es por esto que, cuando hablamos de aplicación de la regulación, este corresponde al proceso a través del cual sus disposiciones son interpretadas y desarrolladas frente a situaciones fácticas concretas.

Para el caso de la metodología de transporte de gas natural, se identifican algunas situaciones jurídicas de aplicación de la nueva metodología durante la vigencia de la misma:

#### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 65

- i) Las inversiones que ya se encuentran reconocidas en la tarifa y frente a las cuales no se debe llevar a cabo un nuevo proceso de valoración; es decir, sobre las cuales ya se hizo un análisis de costo eficiente que no requiere revisión.
- ii) Las inversiones ejecutadas por el transportador teniendo vigente un cargo máximo de transporte que no las incluía, las cuales implican un proceso de valoración para que sean reconocidas en la tarifa.
- iii) Las inversiones representadas en activos que cumplirán el periodo de Vida Útil Normativa definido por la regulación anterior y por la nueva regulación.
- iv) La aplicación de la nueva metodología a las inversiones que se ejecutarán en la construcción de activos para reemplazar otros que cumplirán el periodo de Vida Útil Normativa, durante la vigencia de la nueva metodología.
- v) La aplicación de la nueva metodología a las inversiones en nuevos activos para ampliación de capacidad del sistema nacional de transporte.
- vi) La aplicación de la tasa de descuento.

Las situaciones enunciadas no concurren en un solo momento durante el período tarifario, por lo cual para atenderlas es necesario el desarrollo de un proceso de definición de cargos. Lo anterior implica varias decisiones de aplicación de la metodología durante el período de su vigencia, razón por la cual, para atender la diversidad de situaciones propias de la actividad de transporte de gas natural, se ha considerado ajustar los cargos para incorporar los casos anteriores.

Con base en lo anterior, la resolución CREG 160 de 2020 propuso acumular las inversiones que se van desarrollando durante el período tarifario en períodos de 2 años, para ajustar los cargos correspondientes periódicamente. Por lo tanto, la aplicación de estos ajustes de los cargos en el tiempo no puede interpretarse como la definición de dos o más metodologías en un mismo período tarifario.

En la resolución CREG 160 de 2020 se utilizó el término etapas para describir dos de los momentos de aplicación de la metodología. Sin embargo, lo concreto y el fondo de la propuesta lo que define es una metodología tarifaria con una vigencia de cinco (5) años con un proceso de definición de cargos en diferentes momentos, considerando diferentes variables, pero siempre dando cumplimiento a los principios de eficiencia económica y suficiencia financiera.

En este sentido, la utilización de la metodología durante el periodo de su vigencia necesariamente implica diferentes aplicaciones. Esto significa que, iniciada la vigencia de la metodología, ya se pueden aplicar los parámetros que estén disponibles y actualizados como es la tasa de descuento, definida en pesos, y las inversiones reconocidas en pesos. En este caso, la aplicación de la metodología propuesta es aquella en la cual se calcula el cargo con la tasa de descuento que resulte de la metodología de tasa de descuento vigente y el cálculo de las remuneraciones de dólares a pesos. Lo anterior se realizaría manteniendo las variables ya valoradas por la Comisión y que conforman los cargos actuales de los transportadores para cada uno de sus tramos.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 66



Otra aplicación dentro del proceso de definición de cargos, según el esquema propuesto y definido en la resolución que soporta el presente documento, se haría para actualizar y ajustar los cargos con base en variables que reconocen las nuevas inversiones, los AOM y la estimación de la demanda, aplicando la tasa de descuento vigente para dicho momento.

Este esquema propuesto para la definición de cargos se diferencia de modelos de fijación de tarifas en los que se ha mantenido la aplicación de los cargos calculados con la metodología anterior durante la vigencia de la nueva metodología, hasta que se valoren todas las variables para actualizar los cargos. Sin embargo, esta última alternativa no se ajusta al principio regulatorio de eficiencia económica, en el caso actual, porque mantener la aplicación de los cargos de la anterior metodología durante el período de revisión y cálculo de los nuevos cargos reflejarían en dicho período un sobre costo en la remuneración de las inversiones al reconocer una rentabilidad superior a la de mercado. Dicho sobre costo estaría a cargo de los usuarios de transporte de gas natural y constituiría una renta adicional para el transportador, superior a la que tendría en un mercado en competencia.

Una evaluación comparativa de la alternativa propuesta por la regulación y la de la aplicación de metodologías tradicionales respecto de las variables básicas que determinan el cargo que remunera el transporte de gas natural, puede indicar lo siguiente:

- Teniendo en cuenta que el trámite de los cargos tarifarios requiere un tiempo de revisión y análisis de información para su definición, esta situación es idéntica en las dos alternativas, es decir en una y otra se requiere un periodo de verificación y análisis para evaluar las variables ajustadas y calcular los cargos ajustados. Es así que las nuevas inversiones, los nuevos gastos de AOM y la nueva demanda se evalúan conforme al procedimiento y esquema planteado en la propuesta regulatoria o en el trámite sugerido por algunos agentes acorde al procedimiento de ley, y en los tiempos que ello demanda.
- La diferencia de las dos alternativas, por tanto, es únicamente en los cargos que se aplican a partir de la vigencia de la nueva metodología. Si los cargos de la anterior metodología continúan vigentes durante el proceso de verificación y análisis del punto anterior, se mantendría la tasa de descuento o de rentabilidad y las inversiones en dólares, lo que no ocurre con el nuevo esquema de definición de cargos, pues en éste se utilizaría la nueva tasa de descuento que resulta de la aplicación de la metodología vigente y la remuneración de la inversión en pesos. De esta forma, se materializa el principio regulatorio de eficiencia económica, que no permite sobre remunerar las inversiones, y se dejan de trasladar ineficiencias a los usuarios finales. Esto significa que se deja de trasladar el riesgo asociado a la tasa de cambio al usuario, para que la gestione el transportador con los instrumentos financieros disponibles en el mercado, lo cual no afecta la suficiencia financiera de los transportadores que son remunerados con dichos cargos. La señal regulatoria de paso de dólares a pesos se dio en la resolución de consulta en octubre de 2020, lo que pudo permitir a los agentes ir previendo el plan de ajuste correspondiente. Hoy en día todas las metodologías de

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 67

actividades de monopolio natural, como distribución y transporte en electricidad, están las inversiones en pesos colombianos, al igual que la distribución de gas natural. Por tanto, la única pendiente de paso de dólares a pesos es el transporte de gas natural.

En síntesis y respecto de las dos alternativas anteriores, el regulador en cumplimiento de la misión que le encomienda la Constitución y la Ley, debe escoger la que se adecúe a las exigencias de los principios tarifarios, tal como se definió en el proceso de definición de los cargos propuesto en la Resolución CREG 160 de 2020. De esta forma, en lo que diferencia las dos alternativas, es decir, al inicio de la vigencia de la resolución se está propendiendo por asegurar la eficiencia económica al evitar aplicar un cargo sobre remunerado, dado que la tasa de descuento o rentabilidad a aplicar es la tasa de mercado para ese tipo de actividad y sin sacrificar el principio de suficiencia financiera porque en las dos alternativas se reconocen las mismas variables en el cálculo del cargo.

En todo caso, se ratifica que el período de vigencia de la nueva metodología es uno sólo, iniciará al cabo del día siguiente de la publicación del acto administrativo en el Diario Oficial, y durante su vigencia se resolverán las diferentes situaciones propias del sector de transporte de gas natural, materializando en cada una de las actuaciones los principios que orientan el régimen tarifario de los servicios públicos domiciliarios.

Todo lo anterior considerando las competencias y el marco de acción que delimita las actuaciones de la Comisión. Es decir, el marco legal no limita o impide que la definición de las metodologías tarifarias pueda considerar su aplicación mediante un proceso de definición de cargos. Para su definición, se está cumpliendo con el principio constitucional descrito en el artículo 365, el reconocimiento de los principios tarifarios descritos en la Ley 142 de 1994, al igual que las reglas para su expedición.

Adicionalmente, se está dando cumplimiento a los procedimientos para expedición de este tipo de actos descritos en las normas internas de la Comisión como la Resolución CREG 039 de 2017.

### **6.1.3 Necesidad de aplicación de un proceso de definición de cargos de la metodología de transporte de gas natural**

Conforme se explicó, la aplicación de una metodología considera diferentes situaciones en distintos momentos dentro de una misma vigencia. La sustentación del proceso de definición de cargos en el tiempo se centra en evitar el traslado de costos ineficientes al usuario final, aplicando a las inversiones valoradas y actualizadas las condiciones actuales del mercado, como la tasa de descuento o rentabilidad de la inversión.

Por tanto, condicionar la aplicación de la totalidad de las disposiciones de la nueva metodología al reconocimiento de nuevas inversiones, conlleva a dejar de aplicar elementos que reflejan las condiciones de eficiencia actuales, como es la tasa de descuento y el traslado de costos ineficientes en los cargos, toda vez que se seguirían aplicando cargos, y en especial, una tasa de descuento que no refleja las condiciones actuales del mercado y de la actividad de transporte de gas natural.

#### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 68

Adicionalmente, a nivel metodológico, no se tiene ninguna diferencia en su aplicación, dado que tanto las inversiones, los gastos de AOM, la consideración de la demanda como la tasa de descuento estarían siendo aplicadas de manera objetiva durante la vigencia de la nueva metodología.

Hecha esta precisión, en la aplicación de la tasa de descuento y el cálculo de la remuneración de dólares a pesos de las inversiones a los cargos vigentes, la valoración de las inversiones no se diferencia de aquella que se encuentra en los cargos de transporte vigentes en aplicación de la Resolución CREG 126 de 2010, toda vez que dicha remuneración, incluidos los activos que han cumplido su vida útil normativa, se hace por un período de 20 años, sin que se llegue a hacer una revisión que genere un aumento o disminución de la misma. De hecho, es importante señalar que en los cargos vigentes aprobados mediante la Resolución CREG 126 de 2010 se siguió un proceso similar, en el cual una vez expedida la metodología se realizó un proceso de verificación de la información para determinar los valores eficientes a incorporar en los cargos.

Igual evento ocurre en el caso de los gastos de AOM ya que estos gastos no se ven afectados, toda vez que no se revisan los que vienen actualmente en los cargos de la Resolución CREG 126 de 2010.

En el caso de la tasa de descuento o de rentabilidad, como elemento esencial de revisión al momento de definición de una metodología, es un elemento transversal de aplicación del cual en el Documento CREG 126 de 2020, y desde la propuesta regulatoria de la Resolución CREG 090 de 2010, se evidenció que las condiciones y riesgos de la actividad generan que la tasa de retorno de capital sea inferior a las del año 2010.

Para las inversiones y los gastos de AOM se considera que no son actualizables en el momento del cálculo del cargo por parte de los transportadores en razón a que el valor a integrar dentro de los cargos debe ser producto de un análisis objetivo a fin de determinar su necesidad y su valor eficiente a partir del análisis de la Comisión dentro de la solicitud de actualización de cargos.

En el caso de las demandas, estas no son actualizables en el momento del cálculo del cargo por parte de los transportadores en razón a que el valor a integrar dentro de los cargos debe ser producto de un análisis objetivo a fin de determinar un valor eficiente. Esta variable se determina con información proyectada por los transportadores para el horizonte de 20 años, la cual debe ser verificada por la Comisión dentro de la solicitud de actualización de cargos.

En síntesis, los cargos que calcula el transportador al inicio de la vigencia de la nueva metodología conservan los mismos parámetros de los cargos calculados con la metodología anterior con excepción de la tasa de descuento o de rentabilidad, por ser un elemento que reconoce las condiciones del mercado en ese momento y que evita el traslado de costos ineficientes en la tarifa. Por ello, esta Comisión sostiene que no es posible hablar de que no se lleva a cabo una debida y correcta remuneración de la

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 69

actividad en perjuicio de los criterios tarifarios de eficiencia económica y suficiencia financiera.

De otro lado, en relación con las inversiones ejecutadas por los transportadores durante la vigencia de la Resolución CREG 126 de 2010, que no están en la base de inversiones con la que se calcularon los cargos de transporte, se debe tener en cuenta que la citada resolución permitió a los transportadores acordar libremente con el remitente o el usuario no regulado las tarifas de transporte que remuneran estas inversiones. Además de lo anterior, se debe tener en cuenta que en el caso de inversiones que se encuentran operación, el transportador ha recaudado ingresos adicionales. Por tanto, la no inclusión de estos activos en la base tarifaria, de una manera inmediata a la entrada en vigencia de la nueva metodología, no afecta el principio de suficiencia financiera puesto que ya tienen una remuneración mientras la Comisión revisa su necesidad y valor a reconocer como está previsto.

#### **6.1.4 Entrada y salida de activos del transportador que hacen necesario un ajuste a los cargos definidos.**

La vigencia y aplicación de las disposiciones de una metodología pueden explicarse con el hecho de que, en una metodología de remuneración de una actividad, los activos sobre los cuales se valoran los cargos no son inamovibles sino ajustables en el tiempo. Es decir, existen posibilidades dentro de la regulación que permiten el ajuste de los cargos por entrada o salida de activos considerados para su cálculo.

Ejemplo de lo anterior son las reglas determinadas para la valoración de los activos que han cumplido periodo de Vida Útil Normativa (VUN). En este caso, después de determinado tiempo el agente transportador puede decidir reponer o mantener su activo y con ello debe solicitar a la Comisión el recálculo de su cargo.

En relación con las inversiones, se debe tener en cuenta que estas se clasifican, según el momento en que se hayan llevado a cabo por el inversionista. Así tenemos a) inversiones realizadas hace más de veinte años o que cumplirán este término durante la vigencia del nuevo período tarifario, b) inversiones que no alcanzarán los veinte años durante el nuevo periodo y fueron valoradas e incorporadas en las tarifas vigentes, c) inversiones efectuadas en el periodo tarifario que termina con la expedición de la nueva metodología y no han sido valoradas por la Comisión e incorporadas en el cargo máximo de transporte vigente, d) inversiones que se harán durante el nuevo periodo tarifario, en reemplazo de las que cumplieron veinte años, y e) nuevas inversiones que se realizarán por necesidades de ampliación de los sistemas.

Todas estas alternativas son consideradas por la metodología de remuneración para que las inversiones sean incorporadas como costos de la prestación del servicio, en cumplimiento de los principios de eficiencia económica y suficiencia financiera.

En conclusión, la metodología para el cálculo de la remuneración de un transportador con la entrada de estas inversiones es la misma, sin embargo, la aplicación puede darse en

#### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 70

diferentes momentos de su vigencia, considerando situaciones específicas y por ende ajustando sus cálculos.

Ahora, para describir y abordar los temas comentados en relación con el procedimiento aplicado para la expedición de la propuesta consultada y definida mediante la resolución que se soporta a través del presente documento, nos permitiremos describir su justificación.

## **6.2 Procedimiento de expedición de la metodología tarifaria de remuneración de transporte de gas natural**

En relación con la regulación tarifaria y de carácter general, se considera un requisito para la expedición de la regulación el cumplimiento del procedimiento de consulta y participación ciudadana, en el marco de la normativa descrita en el artículo 127 de la Ley 142 de 1994, el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, las disposiciones del Decreto 2696 de 2004 recogidas en el decreto único 1075 de 2015 y la Resolución CREG 039 de 2017 (reglamento de la CREG).

Lo anterior, considera prerrogativas formales en el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. La expedición de unas bases tarifarias antes de 12 meses de que culmine la vigencia de las fórmulas tarifarias (art. 127 Ley 142 de 1994).
- b. Tres (3) meses antes de la fecha prevista para que inicie el periodo de vigencia de las fórmulas tarifarias, se deberán hacer públicos en la página Web de la Comisión correspondiente los proyectos de metodologías y de fórmulas, los estudios respectivos y los textos de los proyectos de resoluciones.

Adicionalmente, el Comité de Expertos deberá preparar un documento con una explicación en lenguaje sencillo sobre el alcance de la propuesta de fórmulas tarifarias. Este documento se remitirá a los Gobernadores, quienes se encargarán de divulgarlo. Este documento deberá contener una invitación para que los interesados consulten a través de la página Web de la Comisión correspondiente, los proyectos de metodologías y de fórmulas, los estudios respectivos y los textos de los proyectos de resoluciones.

- c. El Comité de Expertos deberá elaborar el documento final que servirá de base para la toma de la decisión y los integrantes de cada Comisión evaluarán este documento, las memorias escritas de las consultas públicas, los comentarios, las informaciones, los estudios y las propuestas allegadas al procedimiento.
- d. El documento que elaborará el Comité de Expertos de cada Comisión contendrá las razones por las cuales se aceptan o rechazan las propuestas formuladas y evaluará las memorias escritas de las consultas públicas. Para tal efecto podrá agrupar las observaciones, sugerencias y propuestas alternativas en categorías de argumentos.

### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 71

- e. Cuando se expidan las resoluciones, en la parte motiva se hará mención del documento en el cual cada Comisión revisó los comentarios recibidos y expuso las razones para desechar las observaciones, reparos y sugerencias que no se hayan incorporado. Durante el día hábil siguiente al de la publicación de la resolución correspondiente en el Diario Oficial, se hará público el documento al que se refiere este numeral.

En el proceso de aprobación de la metodología de remuneración de la actividad de transporte, la Comisión ha cumplido con cada uno de los requisitos que establece el procedimiento para la expedición de la resolución definitiva, tal como se describe a continuación.

Las bases tarifarias se expidieron mediante la Resolución CREG 047 de 2014, en la cual se definió la ruta de análisis y de estudios a realizar para la definición de una propuesta de metodología tarifaria de transporte de gas para un período mínimo de 5 años. Estas bases cumplieron con los requerimientos exigidos en el Decreto 2696 de 2004 tales como: i) aspectos generales del tipo de regulación a aplicar, ii) aspectos básicos del criterio de eficiencia, iii) criterios para temas relacionados con costos y gastos, iv) criterios relacionados con calidad del servicio, v) criterios para remunerar el patrimonio de los accionistas y, vi) los demás criterios tarifarios contenidos en la ley.

Sobre las bases tarifarias se debe precisar que éstas tienen como objetivo el dar a conocer los aspectos de la remuneración de la actividad que serán objeto de estudio por parte de la Comisión, sin que estas se constituyan en una limitante para el diseño óptimo de los criterios y metodologías, dentro de la capacidad discrecional que tienen las Comisiones para definir las.

Como parte de los estudios necesarios para definir la nueva metodología, la Comisión contrató al consultor internacional Frank Gregory Lamberson para actualizar el valor de algunos insumos utilizados por la CREG para estimar el valor eficiente de los gasoductos. El informe final de esta consultoría se publicó mediante la Circular CREG No. 094 de 2014.

La Comisión también contrató al consultor internacional Calvin Peter Oleksuk para actualizar el costo de las principales variables que inciden en la construcción de estaciones de compresión. El informe final de esta consultoría se publicó mediante la Circular CREG No. 081 de 2014.

Una vez se realizaron los análisis, la Comisión expidió una primera consulta mediante la resolución CREG 090 de 2016, en la cual se hizo público un proyecto de resolución por la cual se establecen los criterios generales para la remuneración del servicio de transporte de gas natural y el esquema general de cargos del Sistema Nacional de Transporte, y se dictan otras disposiciones en materia de transporte de gas natural.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 72



participación mediante la realización de audiencias públicas, se realizó un taller para conocimiento del mercado de la propuesta descrita en la Resolución CREG 160 de 2020 y, se dio respuesta a los comentarios planteados en las Resoluciones CREG 090 de 2016 (mediante el documento CREG 126 de 2020), la Resolución CREG 160 de 2020 (mediante el presente documento) y los comentarios recibidos a la Circular CREG 057 de 2021.

Adicionalmente cabe mencionar que, después de agotado el periodo de consulta inicial (el cual es de 3 meses y es obligatorio), las consultas a las propuestas regulatorias posteriores son discrecionales tanto en someterlas a comentarios como en el término utilizado para esto. En relación con ello, la propuesta descrita en la Resolución CREG 160 de 2020 se sometió a consulta por un período de 30 días calendario, ampliado por un periodo de 15 días adicionales. Resultado de este período de consulta, se recibieron más de 500 comentarios y se atendieron un número importante de peticiones en relación con los temas consultados. Una vez terminada la etapa de consulta se recibieron 200 comentarios adicionales que se incorporaron al análisis los cuales se responden en el Anexo 1 del presente documento.

Señalado lo anterior y para describir y abordar los temas comentados en relación con la metodología aplicada para el análisis de impacto normativo de la propuesta descrita en la consulta y definida en la resolución que se soporta mediante el presente documento, nos permitiremos describir su justificación.

### **6.3 Análisis de impacto normativo de la propuesta**

Los análisis técnicos que sustentan la propuesta regulatoria de la Resolución CREG 160 de 2020 se encuentran consignados en el Documento CREG 126 de 2020 y parten de una metodología para medir los costos y beneficios desde un análisis multi-criterio, el cual busca identificar los objetivos de la intervención y determinar todos los factores (criterios) que miden su impacto.

En este sentido, desde la perspectiva de la metodología de análisis multicriterio, se cuenta con criterios para presentar beneficios que, sin ser cuantificados, pueden ser introducidos en el análisis para llevar a cabo la toma de decisiones.

Al respecto, debemos aclarar que el Análisis de Impacto Normativo tiene como propósito identificar la mejor alternativa para el cumplimiento de los fines de la regulación, incluida la alternativa de no regular, salvo cuando por disposición legal deba hacerlo, como el caso del régimen tarifario aplicable a los servicios públicos cuando se trate de actividades monopólicas.

El Análisis de Impacto Normativo tiene como componentes esenciales la definición del problema, sus causas y sus efectos, la identificación del objetivo general y de los objetivos específicos de la intervención, la selección de las alternativas, su evaluación y la selección de la mejor alternativa para alcanzar los objetivos propuestos, de forma eficiente, eficaz y efectiva.

#### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 74



Para el ejercicio de análisis de impacto normativo, se han desarrollado diversas metodologías, dependiendo de la actividad a intervenir -económica o no económica. Los métodos para el análisis de impacto económico para seleccionar alternativas que producen más beneficios y efectividad serían los métodos de costo y beneficio, de costo y efectividad y el multicriterio<sup>7</sup>.

Para la definición de la metodología de remuneración de la actividad de transporte de gas natural, la Comisión utilizó la metodología multicriterio para definir el esquema de remuneración más efectivo para lograr los objetivos, considerando las condiciones especiales de este sector, es decir una evaluación cualitativa y no cuantitativa. Esta metodología se aplica con una visión integral de los problemas identificados, sus causas, sus consecuencias y el diseño normativo más efectivo para lograr los objetivos, de forma cualitativa, y no una aplicación segmentada para cada una de las variables de la remuneración de la actividad.

Adicionalmente, de acuerdo con las recomendaciones realizadas por la SIC como parte del trámite de análisis de incidencia en la competencia del presente acto administrativo, se ha incluido en el numeral 2 del Anexo 3 del presente documento un análisis complementario de impacto de tipo cuantitativo. En ese mismo sentido, en el numeral 5.4 del presente documento, se incluye un análisis cuantitativo, producto de los comentarios de los agentes al respecto.

#### **6.4 Eliminación de la denominación “etapas”**

Para mayor claridad en la aplicación de la resolución que se soporta mediante el presente documento, se elimina la denominación de etapas y se mantiene la misma secuencia de actividades previstas en la resolución CREG 160 de 2020.

Se reitera que la resolución definitiva con el ajuste relacionado con la eliminación de la expresión “etapas” no modifica los criterios generales para la remuneración del servicio de transporte y el esquema de cargos, cumpliendo siempre en cada una de sus aplicaciones los principios tarifarios definidos en la ley.

### **7. ANÁLISIS DE COMENTARIOS**

El periodo de consulta para que los agentes, usuarios y terceros interesados realizaran sus comentarios a la Resolución CREG 160 de 2020 finalizó el 10 de diciembre de 2020. En el presente numeral se abordan las respuestas a los principales comentarios realizados a la resolución CREG 160 de 2020 y en el Anexo 1 del presente documento se incluye la tabla con las respuestas puntuales a los comentarios.

---

7 MORENO CASTILLO LUIS FERNEY, TEORÍA DE LA REGULACIÓN HACIA UN DERECHO ADMINISTRATIVO DE LA REGULACIÓN, COLECCIÓN ESTUDIOS EN DERECHO MINERO ENERGÉTICO NO 11, UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA, PRIMERA EDICIÓN.

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 75

Producto de la consulta que se llevó a cabo con la Resolución CREG 160 de 2020, se recibieron las siguientes comunicaciones:

Tabla 6. Agentes que presentaron comentarios

<b>EMPRESA</b>	<b>RADICADO</b>
<b>ACOLGEN</b>	E-2020-015151
<b>ANDEG</b>	E-2020-014443
<b>ENEL</b>	E-2020-015189
<b>EPM</b>	E-2020-015222
<b>SOUTH 32 ENERGY</b>	E-2020-015153
<b>TERMOBARRANQUILLA S.A. E.S.P.</b>	E-2020-014689
<b>TGI</b>	E-2020-015209
	E-2021-002635
	E-2021-005578
	E-2021-006642
	E-2021-006658
	E-2021-008043
<b>ECOPETROL</b>	E-2020-015224
<b>BMC</b>	E-2020-015232
<b>ACP</b>	E-2020-015239
<b>ANDESCO</b>	E-2020-015250
	E-2021-008072
<b>ANDI</b>	E-2020-015258
<b>NATURGAS</b>	E-2020-015263
<b>CENIT</b>	E-2020-015264
<b>GRUPO VANTI</b>	E-2020-015265
<b>ALFAGRES</b>	E-2020-015268
<b>CNE OIL &amp; GAS</b>	E-2020-015277
<b>HOCOL</b>	E-2020-015278
<b>TRANSMETANO</b>	E-2020-015274
	E-2020-015275
<b>PROMIORIENTE</b>	E-2020-015276
<b>TRANSOCCIDENTE</b>	E-2020-015280
<b>LLANOGAS</b>	E-2020-015279
<b>ASOENERGÍA</b>	E-2020-015281
<b>GECELCA</b>	E-2020-015285
<b>GEB</b>	E-2020-015292
	E-2020-015305
	E-2021-007663
	E-2021-007685
<b>CERRO MATOSO</b>	E-2020-015293
<b>ANGEL CASTAÑEDA MANRIQUE</b>	E-2020-015294
<b>PROGASUR</b>	E-2020-015295
<b>WILLARD</b>	E-2020-015296
<b>POSTOBÓN</b>	E-2020-015297
<b>FERRO</b>	E-2020-015381

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 76







en otras palabras, un retorno sobre los activos que continúen en operación a pesar de haber sido remunerada la totalidad de su inversión inicial.

Lo primero a señalar es que de acuerdo con la *metodología* los activos (i.e. tubos y compresores) que se utilizan para la prestación del servicio se remuneran en 20 años. Es decir, en un periodo inferior al que realmente pueden durar. Los gasoductos en promedio tienen una vida de aproximadamente 50 años. Esto corresponde a un pago acelerado dadas las características de la actividad.

En esta discusión resulta entonces importante exponer que los activos se remuneran antes de su depreciación efectiva y en consecuencia desde el punto de vista regulatorio, si bien lo que se remunera es un servicio, aparece la discusión sobre si es correcto que el usuario continúe pagando el valor de un activo que ya se pagó. Nótese que esa discusión no ocurriría si la remuneración de los activos estuviera en línea con su vida real (i.e. 50 años).

Las razones que tuvo en cuenta la CREG para determinar que el periodo de remuneración fuera inferior al real tuvieron que ver con las características de la actividad y las señales de inversión y recuperación del capital de manera que fuera posible para las firmas acometer las inversiones y prestar el servicio de gas natural.

Ahora bien, desde el punto de vista regulatorio, la Comisión entiende que durante la vida real de un gasoducto se requieren hacer inversiones para que el gasoducto esté en operación. Así, después del periodo de 20 años, la Comisión considera correcto que sólo se remuneren las inversiones que se necesitan en el gasoducto para mantenerlo en operación y prestar el servicio de gas.

Con la señal que había en la Resolución CREG 126 de 2010 se presentaba la circunstancia de gasoductos que terminaron los 20 años de remuneración, que podían seguir en operación haciendo unas inversiones en algunos puntos del trazado, y que con el 60% del valor de reposición a nuevo terminó reconociéndose a esas inversiones un valor significativamente más alto al que incluso tenían en la base regulatoria. Desde el punto de vista regulatorio esa señal se encontró desacoplada y necesaria de corregir.

### 7.1.7 Comercialización de capacidad de proyectos IPAT

Con referencia a las inversiones de los proyectos de los planes de abastecimiento de gas natural que están embebidos en la red de transporte definidos como IPATs (i.e. 'loops', compresores y bidireccionalidades) en la Resolución CREG 185 de 2020 quedó explícito que los transportadores incumbentes eran quienes podían comercializar la capacidad que generan esos proyectos, siempre y cuando la correspondiente capacidad estuviese categorizada con el criterio definido en el Decreto 2345 de 2015 de seguridad de abastecimiento por parte de la UPME. En otras palabras, en esa resolución se indicó que si una parte de la capacidad estaba categorizada como de confiabilidad el transportador no podía venderla.

Dentro de los comentarios un gremio preguntó cómo entonces se comercializa la capacidad que se defina como de confiabilidad. Al analizar el caso, la Comisión entiende que si hay demanda por esa capacidad, ella corresponde al concepto de abastecimiento de manera que los transportadores puedan asignar hasta el 100% de las capacidades que generen los proyectos que defina el Ministerio de Minas y Energía en los planes de abastecimiento, con independencia de si la UPME los categoriza como de confiabilidad o seguridad de abastecimiento o una combinación de ellos.

La consideración de la anterior disposición es que si hay una capacidad disponible asociada a un proyecto IPAT y comercialmente hay necesidades (i.e. demanda que necesita acceder a ella), regulatoriamente no tiene sentido impedir su asignación. En ese caso, lo no asignado se asocia a confiabilidad y es remunerado por los beneficiarios del proyecto definidos por la UPME.

### **7.1.8 Transición para activos que cumplieron Vida útil normativa – VUN**

Durante el periodo de transición de seis meses para inicio de aplicación de la metodología, los activos que cumplieron Vida Util Normativa- VUN hasta el 31 de diciembre de 2020 se les aplicará el procedimiento dispuesto en la metodología que originó la solicitud de valoración. para actualizar los cargos. A partir del primer día calendario del séptimo mes se aplicará lo dispuesto respecto al procedimiento de actualización de tasa de descuento y paso de dólares a pesos tal como lo define la Resolución considerando los valores VRAN, VAO y valor a retirar de las resoluciones respectivas. En el periodo de transición se aplicará lo dispuesto en los siguientes numerales:

#### **7.1.8.1 Inclusión de VRAN a la base tarifaria para activos que han sido reemplazados**

En el caso de activos que cumplan con las siguientes condiciones:

- i) Activos que cumplieron el periodo de VUN hasta el 31 de diciembre de 2020.
- ii) Al momento de expedición de la presente metodología, la Comisión previamente haya definido mediante resolución el VRAN, VAO y valores a retirar de la base tarifaria.
- iii) Se haya manifestado por parte del transportador la decisión de reponer el activo.
- iv) Los activos han sido reemplazados y puestos en operación.
- v) La Superintendencia de Servicios Públicos ha realizado la verificación de que han sido puestos en operación.
- vi) Demás requerimientos que señale la Comisión

Se aplicará el procedimiento dispuesto en la metodología que originó la solicitud de valoración para actualizar los cargos.

### **7.1.8.2 Inclusión de VAO a la base tarifaria para activos que han cumplido VUN y se han aprobado los valores a retirar, VAO y VRAN**

Para los activos que cumplieron el periodo de VUN hasta el 31 de diciembre de 2020 y que mediante Resolución la Comisión ha aprobado los valores a retirar, valores VAO y VRAN de activos que han cumplido su VUN se aplicará el procedimiento dispuesto de acuerdo con la metodología que originó la solicitud de valoración para actualizar los cargos.

## **7.2 AOM**

Respecto a los comentarios de AOM a continuación se desarrollan temas más recurrentes y destacados frente a la consulta

### **7.2.1 Señal de eficiencia:**

Algunos comentarios de los transportadores señalaban que con el acotamiento propuesto podría no recuperarse los valores de AOM. Además, un agente propuso que el acotamiento no fuera de 1,05 sino de 1,7. A este respecto es importante señalar que la propuesta incluye una metodología de incentivos para los AOM mediante una señal de eficiencia que permite compartir entre el transportador y la demanda los menores o mayores gastos de AOM respecto del AOM reconocido (semisuma).

Además, se incluye un acotamiento que busca limitar el reconocimiento de los AOM cuando los AOM promedio gastados en los últimos 4 años (por disponibilidad NIIF) son mayores a los AOM reconocidos en el mismo período por encima de un factor (10%). En este caso el AOM máximo sería el 1,05 del AOM reconocido el cual podría trasladar a la tarifa y el porcentaje restante del AOM gastado frente a lo reconocido estaría a cargo del transportador como señal de eficiencia. Ahora bien, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia, siempre y cuando estos sean debidamente justificados.

Otro de los elementos que comentaron los agentes son nuevas obligaciones regulatorias con la SSPD que deben atender además de requerimientos de publicación de tarifas, y reportes. Respecto a este tema, las obligaciones adicionales con la SSPD se declararon inexecutable con las sentencias 464 y 484 de 2020. Sobre los reportes al gestor del mercado se considera que con los sistemas de información con los que cuenta el transportador se pueden desarrollar.

Parte de los comentarios de los agentes señalaban que deben ser excluidos del análisis comparativo sucesos no gerenciales por parte del transportador (Variaciones atípicas del mercado, eventos climáticos). A este respecto, es importante aclarar que los agentes transportadores, han constituido una importante base de experiencia en la gestión de la

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 82



actividad de transporte lo que les permite definir las estrategias para mitigar los eventos no gerenciales, adicionalmente estas situaciones se ajustan en el siguiente período tarifario con la semisuma de AOMs. También se debe considerar que es parte del riesgo que asume el agente. Además de lo anterior, se incluye en la resolución una disposición para revisar los casos en los cuales los valores de AOM se aparten de la señal de eficiencia debidamente justificados.

Finalmente, producto de los comentarios que se recibieron en el texto definitivo se hizo una revisión del formato de declaración de los AOM considerando aspectos de reconocimiento de gastos laborales y de algunos activos menores en un período de 5 años.

### 7.2.2 Aspectos técnicos

Dentro de los comentarios los agentes proponen que se reconozcan corridas de raspadores inteligentes cada 5 años con base en la NTC 5747 frente a la propuesta inicial de hacerlo cada 6 años. Respecto a esta solicitud, se revisó la norma y se acepta el cambio, asimismo, se incluyó para trazabilidad de la información que el agente debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.

También solicitan el reconocimiento de las corridas de raspadores inteligentes para gasoductos con diámetros menores a 6 pulgadas. Respecto a este tema, a partir de la evidencia entregada en los comentarios, se incluye el reconocimiento de corridas de raspadores para diámetros de 4 pulgadas en adelante.

### 7.2.3 Gas de empaquetamiento

Frente al gas de empaquetamiento algunos comentarios solicitaron una aclaración respecto a hacer explícito que se incluya el gas de empaquetamiento en proyectos PNI e IAC. Se considera aceptable el comentario y se incluye el ajuste.

En otros temas se solicita establecer una metodología para el cálculo del precio promedio nacional, identificando si es un promedio ponderado o aritmético y si se incluye información sobre todas las modalidades contractuales. Se considera que en la metodología de cálculo está este tema en el artículo 14 de la propuesta, sin embargo, para mayor claridad se incluyó una revisión del texto.

Otro agente transportador solicitó tomar como referencia el precio promedio de gas al cual el transportador pueda tener acceso, que para el caso de Promigas corresponderá al de las fuentes de gas de la costa, respecto a lo cual se considera adecuado mantener la misma señal de precio del gas para empaquetamiento en todo el mercado evitando señales de arbitraje entre submercados.

## 7.2.4 Terrenos e inmuebles

Agentes transportadores solicitaron a la Comisión mantener la señal del 12,7% del valor catastral para terrenos e inmuebles, teniendo en cuenta Ley 820 de 2003 (arrendamientos).

Se considera que no es una señal que representa adecuadamente la remuneración de transporte de gas natural por ductos el incluir como referencia la tasa referida a partir de la Ley 820 de 2013 cuya aplicación está enfocada al régimen de arrendamiento de vivienda urbana, que no corresponde a la actividad de transporte de gas natural por ductos, por lo tanto, se considera que una adecuada señal de eficiencia es el costo de la deuda real utilizado en el cálculo de la tasa de descuento tal como estaba previsto en la consulta de la metodología.

## 7.2.5 Combustible compresoras

Algunos comentarios señalan que no es posible determinar los gastos en combustible para compresión en los cinco (5) primeros días calendario del mes siguiente, ya que las facturas de los proveedores de gas combustible llegan después del día 20 del mes siguiente. Se revisó la información señalada por el agente transportador y se considera que es adecuado ajustar los periodos de tiempo en la disposición.

Por otro lado, otros agentes solicitan que para la gestión del gas de combustible para estaciones compresoras se incluya una rentabilidad (WACC), frente a lo cual no se acepta el comentario pues no hace sentido económico, esto iría en contra de la señal de eficiencia y distorsionaría el uso de las estaciones de compresión.

Sectores de la demanda de gas, señalaron que los gastos de combustible y energía deben ser remunerados de acuerdo con lo efectivamente utilizado para la realización de la compresión, y a lo efectivamente consumido en combustible para dicha actividad, respecto a dicho comentario se aclara que la propuesta metodológica considera remunerar los gastos de combustible contratados y facturados considerando que se debe asegurar la disponibilidad del gas para las estaciones cuando sea necesario en la operación.

En otras sugerencias señalan los agentes que se complemente la propuesta, asegurando que el esquema de compra de dichos insumos sea a través de esquemas competitivos que aseguren precios eficientes. Se aclara que las disposiciones incluidas en la resolución respecto a la información del proceso de adquisición del gas, permite la trazabilidad de los remitentes y en general del mercado para que pueda verificar que la contratación se hace de manera competitiva. Se incluye en la metodología que el agente debe publicar en el boletín electrónico de operaciones, para sus remitentes y para las entidades de vigilancia y control, la información que haya utilizado para determinar los costos en combustible o energía para cada estación de compresión.

### 7.3 Cargos

Bajo esta agrupación, los agentes reiteraron algunos comentarios relacionados con la modificación de la moneda de dólares a pesos y con la posibilidad de pactar cargos de manera libre, temáticas que son desarrolladas en los numerales 7.1.2 y 7.1.3 respectivamente del presente documento. También se manifestaron comentarios en relación con las dos etapas que habían definidas en la Resolución 160 de 2020, tema que se profundiza en el numeral 6 del presente documento.

#### 7.3.1 Ampliación de plazo para entrega de información para el cálculo de cargos

En relación con el plazo para la entrega de la información necesaria para el cálculo de cargos, se solicitó a la CREG mediante comentario, la posibilidad de otorgar 2 meses adicionales en caso de que así lo solicitara el transportador. En este sentido, la Comisión considera que los transportadores tenían señales en la resolución en consulta y que además cuentan con la información de primera mano para realizar la solicitud de los cargos de transporte en el plazo establecido..

### 7.4 Demanda

#### 7.4.1 Incertidumbre flujos de gas y proyección demanda

Con referencia a la proyección de la demanda y el sentido de los flujos de gas se recibieron varios comentarios que indican la dificultad sobre la certeza de los valores de la demanda que declaran los transportadores para el cálculo de los cargos tarifarios.

Adicionalmente, los transportadores solicitaron eliminar el procedimiento que se consultó mediante el cual la CREG considerará como piso para los primeros cinco años del horizonte de proyección los mismos valores de la demanda promedio registrados en el gestor del mercado para los últimos tres años. No se acepta el comentario puesto que en el mecanismo se planteó que la CREG puede considerar otros valores, si el transportador tiene circunstancias que indican que la historia no representa lo esperado en la proyección de la demanda, con los argumentos debidamente justificados.

Respecto a la incertidumbre de los flujos de gas en la red de transporte es preciso señalar que las circunstancias son diferentes en cada gasoducto y ello depende de la ubicación de las fuentes, la aparición de nuevas inyecciones de gas y la ubicación de la demanda. En general se observa que los gasoductos con mayor riesgo de encallamiento son aquellos que directamente conectan las fuentes de gas. El riesgo está asociado directamente a la vigencia del campo. En el caso de los gasoductos que llegan a la demanda el riesgo de encallamiento es menor y diferente y en general está asociado a si por la dinámica de la exploración o la aparición de puntos de importación (e.g. plantas de regasificación) resulta posible utilizar un gasoducto diferente para llegar a la demanda.

A partir de las anteriores consideraciones que la CREG como regla general incluye en el proceso que los valores de la demanda para los primeros cinco años deben ser iguales o superiores al promedio de los valores observados en los últimos tres años, salvo que

el transportador técnicamente demuestre lo contrario. Nótese que en esta disposición la carga de la prueba la tiene el transportador y que desde el punto de vista regulatorio es necesario contar con un mecanismo que evite cargos ineficientes, en consideración a que la demanda tiene impacto directo en el valor del cargo resultante.

Por otra parte, es preciso señalar que en consideración a que cada dos años se pueden hacer revisiones tarifarias cuando el transportador solicita incluir valores de inversiones que entran en operación, en ese proceso vuelve y se revisan las demandas asociadas para todo el horizonte de proyección. De manera que el riesgo relacionado con esta variable se mitiga tanto para el transportador como para el usuario. Para el primero en el caso de que los valores efectivos de las demandas sean inferiores a los tenidos en cuenta en el cálculo de los cargos, y para el segundo, en el caso de que los valores efectivos de las demandas sean superiores.

#### **7.4.2 Factor de utilización**

Con respecto al factor de utilización normativo, que en esencia indica un valor mínimo de utilización de los gasoductos para los efectos de los cálculos de los cargos, los transportadores solicitaron que esa disposición solo se aplique para los primeros 20 años. Es decir, para la primera vida útil normativa.

Al respecto la Comisión indica que esa disposición persigue una señal de eficiencia en la determinación de los cargos y su aplicación debe hacerse con independencia de si el activo está en sus primeros 20 años o después.

#### **7.5 Estampillamiento y Seccionamiento de tramos**

Frente a la posibilidad de permitir reconfiguraciones de los tramos regulatorios existentes la Comisión recibió comentarios para que se elimine la disposición que se consultó de exigir que los factores de utilización de los tramos que se utilicen para estampillarlos tengan un valor superior a 0,5.

Respecto a esta solicitud es preciso señalar que la disposición para poder reconfigurar los tramos que hoy están definidos tiene como propósito permitir poner más moléculas de gas en el sistema nacional de transporte.

Como cualquier proceso que derive en cambiar los tramos regulatorios vigentes debe venir acompañado de un estudio de beneficio – costo en donde quede demostrado el beneficio de la agregación de tramos, la Comisión decidió eliminar el aparte en donde se indicaba lo del factor de utilización, aclarando que los tramos que se vinculen en el estampillamiento deben ser parte activa en el transporte de gas asociado al nuevo tramo.

El estudio de la relación de beneficio costo y demás análisis que se desarrollen será fundamental para la aceptación del estampillamiento.

## 7.6 Proyectos IPAT

### 7.6.1 Aclaraciones sobre la definición de proyectos IPAT

Respecto a los proyectos IPAT se recibieron múltiples comentarios donde probablemente existe la confusión sobre los roles de la CREG y la UPME en la definición de los proyectos, frente a lo cual es importante aclarar que la decisión de incorporar estas obras no son de la CREG cuya tarea básicamente es dar los mecanismos de remuneración a las obras que define la UPME y aprueba el Ministerio de Minas y Energía donde además y de manera relevante la UPME define los beneficiarios que deberán proveer los recursos para remunerar los ingresos que falten luego de la venta de los servicios que pueda prestar el respectivo proyecto IPAT.

Considerando lo expuesto, la inclusión o no de una obra IPAT, su impacto en la remuneración y los agentes beneficiarios que lo remunerar están dentro de los análisis que desarrolla de la UPME al momento de proponer los proyectos al Ministerio de Minas y Energía y allí es donde se deben considerar los análisis beneficio / costo y demás análisis pertinentes a la luz de la planeación de proyectos en el SNT.

Otro de los aspectos comentados es la coherencia entre los planes de expansión del transportador y los planes de abastecimiento de gas natural elaborados por la UPME, respecto a lo cual se entiende que la UPME en sus análisis tiene en cuenta los impactos de las obras antes de proponerlas y además verifica que las obras que está planteando en los IPAT son congruentes con los planes de expansión de los transportadores.

### 7.6.2 Remuneración proyectos IPAT

Otro de los temas que en general se comentaron respecto a la entrada de proyectos IPAT, es la remuneración cuando existan entradas en operación antes de las fechas previstas por la UPME, así como los esquemas de garantías previstos para los beneficiarios, se aclara que estos aspectos se regularan en resoluciones independientes.

Respecto a las capacidades vendidas sobre la DEC, se incluyen ajustes para que los tramos existentes conserven los riesgos inherentes al transportador por contrato y el ingreso máximo este considerando las capacidades adicionales vendidas en los IPAT.

Otro agente señaló que por simplicidad tarifaria los Proyectos IPAT podrían ser remunerados vía estampilla en toda la demanda respecto a lo cual se aclaró que debido a que la UPME define los beneficiarios para cada obra de infraestructura sobre dichos beneficiarios la Comisión debe definir el valor a remunerar.

La Bolsa Mercantil además señaló que la auditoría incluida en la propuesta metodológica para verificar la liquidación del  $ID_{k,m}$  de cualquier mes del año y en cualquier tramo o grupo de gasoductos metodología no debería ser contratada por el Gestor del Mercado de Gas Natural, sino por otros agentes del sector, que se encargan del aspecto operativo del mercado de gas. Esta solicitud no se considera aceptable en la medida que el Gestor

del mercado no tiene conflictos de interés en la realización de dichas auditorias y es un tema comercial más que operativo.

### 7.6.3 Capacidad de proyectos IPAT

En los comentarios se solicitaba aclarar los mecanismos donde se identifique el acceso a las capacidades de los proyectos IPAT, y cómo se asigna capacidad asociada a estos activos cuando se usan por confiabilidad respecto a lo cual se puede observar la respuesta del numeral 7.1.7.

### 7.6.4 Pagos proyectos IPAT e incentivos en entradas tempranas

Algunas inquietudes iban enfocadas a los casos sobre los cuales no se cubra el valor total del pago de los proyectos del plan de abastecimiento y solicitaban aclarar si era factible que este costo se trasladará a beneficiarios de otros proyectos. Se aclara que los beneficiarios de cada proyecto son los únicos que pueden ser objeto de cobro.

Adicionalmente, algunos agentes proponen que la Comisión considere un incentivo para los meses de la entrada temprana.

Estos temas son objeto de regulación aparte en la Resolución CREG 107 de 2017 con sus modificaciones.

### 7.7 Tasa de descuento

En la consulta se recibieron varios comentarios sobre la tasa de descuento a aplicar en la metodología. Al respecto, la Comisión señala que su determinación se hará conforme a las disposiciones que se definieron en la Resolución CREG 004 de 2021 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

### 7.8 Valoración de gasoductos

Respecto a los modelos de valoración de gasoductos y estaciones compresoras se recibieron comentarios sobre diferentes elementos de la propuesta los cuales se revisan a continuación:

#### 7.8.1 Consideraciones generales del modelo

Se recibieron sugerencias de revisar la clasificación de la estimación arrojada por el modelo y su incertidumbre asociada. Se debe tener en cuenta que la información utilizada en el modelo es a partir de estudios que consideran un nivel de madurez de clase 3 lo que determina un nivel de incertidumbre. Sin embargo, dentro de las disposiciones regulatorias se incluye una banda de ajuste una vez se ha construido y puesto en servicio el proyecto.

Otro de los comentarios hace referencia a que dentro de las múltiples variables identificadas por la CREG para determinar el costo eficiente del gasoducto no se

encuentra ninguna asociada con las obras de geotecnia. Se aclara que el modelo considera esta variable en el diseño y luego cuando se pone en operación un activo se verifica el valor del modelo con el realmente ejecutado. Al aplicar la banda de ajuste permite considerar, entre otros, obras adicionales de geotecnia.

Dentro de las inquietudes también se solicitó claridad sobre la remuneración de las servidumbres, respecto a lo cual se debe aclarar que en la propuesta metodológica estas se remuneran dentro del rubro de bienes e inmuebles.

En los comentarios se señala que el modelo propuesto incluye economías de escala por longitudes mayores a los 21 km, lo cual no es congruente con la realidad y que la resolución 122 de 2012 establecía una distancia máxima de 21 km según análisis de Perito Frank Hopf. Se aclara que el estudio de Frank Hopf fue realizado en el año 2011 y en dicho momento era la mejor información disponible, sin embargo la Comisión cuenta ahora con mejor información dentro de la cual se encuentra la entregada por los agentes así como los estudios y valoraciones de Tipiel.

Los agentes representantes de la demanda señalaron que es importante la actualización permanente de los modelos utilizados para realizar la valoración de los proyectos que no se asignen mediante mecanismos de mercado, con información obtenida de los proyectos que se asignen mediante mecanismos de mercado y de evaluación periódica de expertos. Se aclara que en la nueva metodología se incluyen anexos para recolectar este tipo de información para incluirlos en la siguiente actualización del modelo, además de dejar previsto actualizaciones en temas impositivos.

Por otro lado en algunos comentarios señalan que el modelo presenta restricciones de longitud para el cálculo del valor base, así mismo para los factores multiplicadores y comentaron que el modelo presenta restricciones para longitudes inferiores a 1.000 metros, que son comunes en muchos gasoductos regionales. Se aclara que el modelo es una de las herramientas con las que cuenta la comisión para la valoración de activos y como cualquier construcción matemática cuenta con un rango para su aplicación. En caso de que los activos a valorar se encuentren por fuera de los rangos de aplicación de los modelos de valoración de gasoductos y de estaciones de compresión con que cuenta la Comisión, se recurrirá a otras fuentes de información, con el objetivo de contar con la mejor estimación posible para la valoración de estos activos.

## 7.8.2 Factores multiplicadores

Respecto a la aplicación de los diferentes multiplicadores de dificultad y su efecto en el valor obtenido del modelo, algunos comentarios señalan que la fórmula considera todos los factores de dificultad como si fueran de una misma categoría y esto arroja una subvaloración del factor total de dificultad y por ende del costo del gasoducto. Respecto a este comentario se considera que el promedio ponderado incluido en el modelo refleja adecuadamente las diferentes complejidades constructivas, las cuales se desarrollan compartiendo la maquinaria y las obras de infraestructura para desarrollar los gasoductos en el modelo y que se ven reflejadas en los costos de la construcción de dicha

infraestructura. El ajustar el modelo para considerar los factores multiplicadores de acuerdo al comentario podría generar una sobre valoración del gasoducto.

Dentro de las solicitudes recibidas uno de los aspectos que señalaron los agentes fue incluir el factor de dificultad por terreno extremo, según los criterios establecidos en la Resolución 122 de 2010. Al respecto es importante señalar que dentro de los rangos considerados el modelo incluye el factor multiplicador de inclinación con pendientes mayores a 25%.

Adicionalmente se entiende que el terreno extremo con pendientes iguales o superiores a 30% requiere maniobras y equipos adicionales tales como el uso helicópteros para aprovisionar equipos entre otros elementos, de tal manera que dadas las condiciones específicas de construcción de estos gasoductos se propone estudiar de manera puntual cada una las solicitudes respectivas por parte de las empresas en lugar de dejarlas en el modelo por defecto.

### **7.8.3 Cruces especiales y costos sociales, ambientales y de abandono**

Respecto a las valoraciones de los cruces especiales, en algunos comentarios señalaron que se presentan diferencias en los valores de los cruces especiales determinados por Tipiel y el modelo de valoración propuesto; asimismo en otro comentario señalaron que en el modelo propuesto el costo unitario no depende de la longitud del cruce pero la experiencia les ha mostrado que a mayor longitud del cruce se incrementa el riesgo y por ende el costo unitario. Se revisó el punto en el modelo de la propuesta definitiva y se incluye un ajuste para los cruces especiales, refinando el cálculo, considerando los resultados de Tipiel y haciendo también las ecuaciones dependientes de la longitud.

En otros comentarios se señaló que los costos unitarios de los cruces especiales por la técnica de HDD (por sus siglas en inglés) o cruces aéreos no se les incluye el componente de Gestión Social-Ambiental, Abandono y Contingencias y que esto representa una subestimación importante del proyecto teniendo en cuenta que estas actividades igual que las de línea regular requieren licenciamiento ambiental y además son las más riesgosas dentro del proyecto. Se revisó el punto y se incluyó un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando que dentro de la valoración de Tipiel ya se tenía un porcentaje reconocido para los aspectos sociales y se debería el diferencial de las demás componentes.

Para el porcentaje fijo del 2,26% para las gestiones sociales y ambientales del proyecto, se comentó que es indiferente de la zona geográfica o demográfica que se ubique, lo cual en los comentarios señalan que es un error debido a que desconocen las características propias de cada zona y el área de influencia directa e indirecta del proyecto y sugieren que en caso que la CREG considere seguir aplicando un porcentaje al costo base, este debe ser aplicado al costo total del proyecto y debe estar en un rango mínimo del 8% al 12%. Atendiendo el comentario, para las gestiones sociales y ambientales del proyecto, se consideró pertinente ajustar el porcentaje a reconocer por este concepto al 5%, adicionalmente se resalta que dentro de las disposiciones regulatorias se incluye una

#### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 90



banda de ajuste una vez se ha construido el proyecto donde se incluye en el cálculo el valor real.

Respecto a las definiciones de vegetación señalaron algunos comentarios que se emplea varios tipos de vegetación que no se presentan en Colombia y la caracterización sigue siendo subjetiva a la interpretación del experto que realiza el análisis, respecto a lo cual se aclara que en el Anexo 2 de la resolución se incluye las definiciones de los diferentes tipos de vegetación las cuales son claramente definidas en la literatura internacional y asimilables a la vegetación en Colombia.

#### **7.8.4 Valoración estaciones de compresión.**

Dentro de los comentarios, respecto a la valoración de estaciones compresoras se señaló que para potencias instaladas superiores a 20.000 HP debe existir una metodología específica y no el resultado de una tendencia lineal. Se revisó el punto y se incluyen ecuaciones para la valoración de estaciones recíprocas y centrifugas para potencias mayores.

Asimismo señalaron en los comentarios que en estaciones compresoras, el formato no permite al Transportador, relacionar características específicas del proyecto asociadas a inversiones de insonorización o mitigación de ruido. Se ajusta el formato en la versión definitiva para considerar dicha información la cual podrá ser auditada.

#### **7.9 Otros comentarios**

Como parte del análisis de los comentarios recibidos a la Resolución CREG 160 de 2020, se realizó la agrupación de otros comentarios relacionados con:

- a) Definiciones.
- b) Estaciones reguladoras de puerta de ciudad, ERPC.
- c) Implementación de un nuevo esquema.
- d) Disposiciones para gasoductos dedicados

En esta categoría se agruparon además comentarios adicionales que hicieron los agentes relacionados con el sector de gas natural en general y comentarios positivos hacia la propuesta regulatoria.

#### **7.9.1 Definiciones**

Algunos agentes sugirieron modificar algunas de las definiciones incluidas en la Resolución 160 de 2020, principalmente en lo relacionado con el Plan de Nuevas Inversiones -PNI y las Inversiones en Aumento de Capacidad -IAC.

Con respecto a la definición de PNI algunos agentes solicitaron que se ampliara la definición para que se incluyeran otras categorías, para incluir obras de geotecnia, modernización de centros operativos, adecuaciones y actualización de los tipos de medida, proyectos de ampliación, automatización o actualización en conexiones, puntos

#### **D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 91



se comentó, se permite un estampillamiento parcial o segmentación de tramos siempre y cuando permitan mejorar la competencia gas-gas.

#### 7.9.4 Gasoductos dedicados

En lo referente al gasoducto dedicado, los agentes realizaron comentarios relacionados principalmente con dos aspectos. En primer lugar, solicitaron la definición de reglas específicas para este tipo de infraestructura en lo relacionado con los casos en los que se permite acceso a terceros. Al respecto, se debe ratificar que para estos gasoductos se debe dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución 033 de 2018. De otra parte, luego de la revisión de los comentarios recibidos, la Comisión ha incluido un ajuste para indicar cómo se realizaría la valoración de gasoductos dedicados que se encuentran en operación y permiten acceso a terceros.

En segundo lugar, se manifestó la preocupación por parte de algunos agentes que actualmente permiten acceso de terceros, con respecto al cumplimiento de las disposiciones incluidas en la Resolución 160 de 2020. En este sentido, la Comisión considera que en aquellos casos en los que un gasoducto dedicado permita conexión de terceros, el gasoducto ya no será dedicado y pasará a ser de uso, caso en el cual, el servicio de transporte deberá ser prestado por un transportador y se deberá realizar trámite de cargos ante la Comisión. Como parte de los comentarios realizados, la Comisión ha incluido una disposición en la que se establece que para gasoductos dedicados que actualmente permiten acceso a terceros se tendrá un año calendario a partir de la vigencia de la presente resolución para realizar la transición y el trámite de cargos.

### 8. RESUMEN DE LA PROPUESTA

En la Ilustración 2 se muestran los aspectos más relevantes de la metodología que a partir de su entrada en vigencia tendrá un periodo de al menos cinco años.

En la estructura de los cargos es preciso mencionar que se mantiene la señal de incentivos, es decir, precios techo o *'price cap'* por el periodo tarifario, con la posibilidad de revisiones cada dos años cuando haya la necesidad de incorporar en la base regulatoria de activos valores de inversión eficientes que entran en operación.

Con referencia al factor de productividad que se exige en las *metodologías* de altos incentivos como un mecanismo para que se comparta la productividad que logran las firmas en el periodo tarifario con los usuarios, es preciso señalar que en el caso de las nuevas inversiones que se van incorporando a la base regulatoria en esta *metodología* hay una banda de ajuste en donde se comparten entre el transportador y el usuario los mayores o menores costos en la ejecución de la infraestructura en un esquema de *'cost – sharing'*. En este modelo el regulador con base en un modelo que ha desarrollado y demás información complementaria, establece un valor de referencia para la infraestructura y luego se compara el valor real de ejecución con la referencia. Los sobrecostos o los ahorros, dentro de una banda, se comparten entre las partes.

#### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 93

Con referencia al factor de productividad en la parte de los gastos de AOM, que en promedio representan el 30% del cargo final que pagan los usuarios por el servicio de transporte, es preciso señalar que en esta *metodología* para la infraestructura existente los gastos de AOM que se reconocen para el periodo tarifario se determinan como la semisuma entre lo reconocido en el periodo tarifario anterior y lo gastado en los últimos cuatro años, de manera que si la firma fue más productiva comparte, durante el nuevo periodo tarifario, con el usuario esas mejoras, y por el contrario, si fue ineficiente, comparte los sobrecostos con el usuario pero con un límite en esta *metodología* del 5%. Es decir, se acota el nivel máximo a reconocer en los gastos de AOM.

Por otra parte, en la configuración de los cargos en esta *metodología* se mantiene:

- Cargos máximos fijos regulados de referencia para la remuneración de costos de inversión.
- Cargos máximos variables regulados de referencia para la remuneración de costos de inversión.
- Cargos máximos fijos que remuneran los gastos de administración, operación y mantenimiento, AOM.

Con los dos primeros de estos cargos se conforman parejas de cargos con las que se remuneran los valores eficientes de las inversiones en la infraestructura de transporte de gas natural.

Los comercializadores que representan demanda regulada pueden escoger una de dichas parejas de cargos regulados por mutuo acuerdo con el transportador. En caso de que no lleguen al mutuo acuerdo, o si las partes lo convienen, deben seguir un procedimiento denominado de aproximación ordinal para la escogencia de la pareja de cargos regulados.

Por su parte, los comercializadores que representan demanda no regulada y los usuarios no regulados pueden: i) determinar libremente los cargos por mutuo acuerdo con el transportador, teniendo como techo los cargos máximos definidos con la *metodología*; o ii) escoger una de las mencionadas parejas de cargos regulados por mutuo acuerdo con el transportador. En caso de que no lleguen al mutuo acuerdo, o si las partes lo convienen, deben seguir el procedimiento de aproximación ordinal para la escogencia de la pareja de cargos regulados.

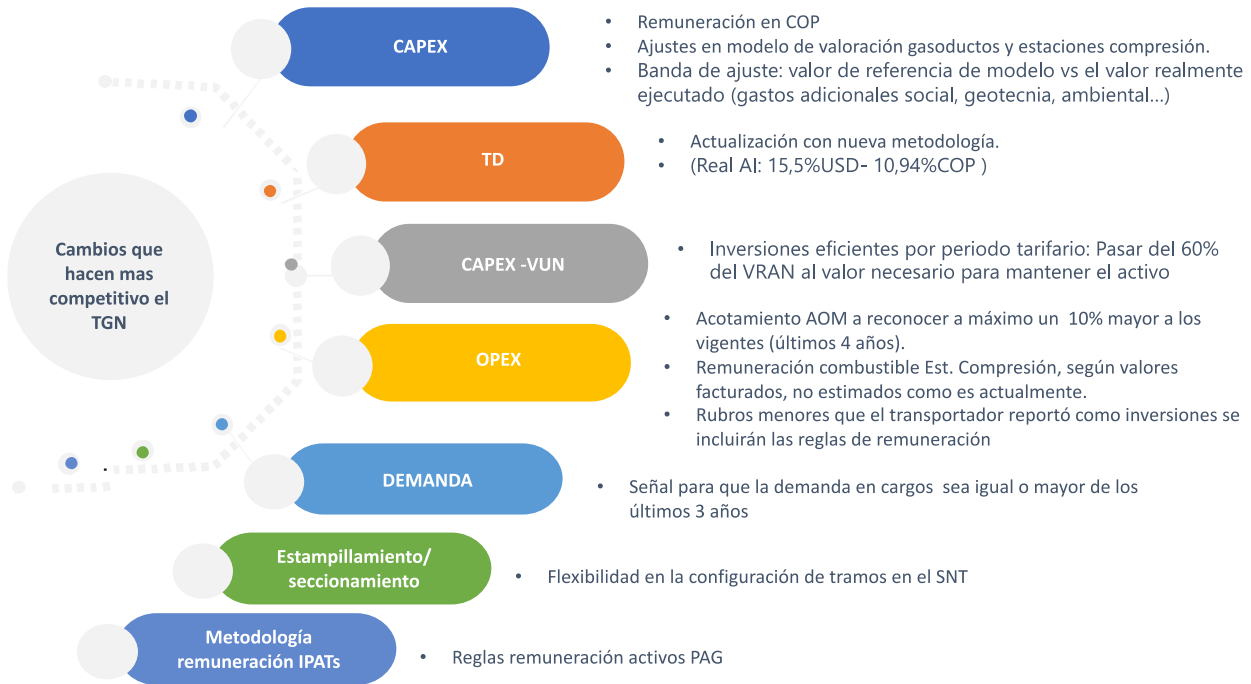
Es importante mencionar que, en cualquiera de los escenarios mencionados previamente el remitente, definido como la persona jurídica con la cual un transportador celebra un contrato para prestar el servicio de transporte de gas natural, debe pagar los cargos fijos que remuneran los gastos de AOM.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 94



## Ilustración 2 Resumen metodología propuesta



Aparte de los elementos señalados en esta sección de los aspectos que se muestran en la Ilustración 2 se llama la atención sobre los siguientes cambios en esta nueva *metodología*:

El primero es que el riesgo cambiario que hoy lo asume el usuario final a partir de esta *metodología* queda en cabeza del transportador, quien desde el punto de vista regulatorio es quien mejor puede manejar ese riesgo. Con esta disposición la moneda de la remuneración de las inversiones en transporte de gas se hace simétrica con las disposiciones que ha emitido la CREG en las otras actividades de red que tiene a su cargo en energía eléctrica (i.e. transmisión y distribución), gas natural (i.e. distribución) y transporte de GLP y combustibles líquidos.

Con respecto a la aplicación de la *metodología* su desarrollo en el tiempo es continua. Primero se determinan los cargos en pesos colombianos incorporando el costo del capital vigente o la tasa de descuento, luego los cargos se ajustan con las solicitudes de las empresas para incorporar los nuevos valores de inversiones, AOM y demandas, y posteriormente, cuando haya lugar a incluir valores de inversiones ya en operación, cada dos años se van incorporando esos valores a la base regulatoria de activos, a través de un proceso previsto en la *metodología* de revisiones de cargos.

En materia de qué hacer cuando una infraestructura ya se remuneró y puede seguir en operación en esta *metodología* se introduce un mecanismo para que sólo se reconozcan los valores de las nuevas inversiones que requiere el transportador para mantener en operación el activo.

### D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 96

Finalmente, con respecto a la señal de distancia y la arquitectura de los tramos regulatorios que se definieron a comienzos de este siglo, en esta *metodología* se abre el espacio para repensar regulatoria y económicamente cómo pueden ser integrados o seccionados tramos existentes, teniendo en cuenta la prospectiva de las nuevas fuentes que hay o van apareciendo y con el objetivo último de contar con una red de transporte que incentive a poner más moléculas de gas en el sistema.

## 9. INDICADORES DE EVALUACIÓN

Con el objeto de evaluar los efectos en la remuneración del transporte de gas natural se considerará el siguiente indicador:

Descripción	Fórmula	Variables	
Aumento de capacidad de gas suministrado al SNT resultado de la aplicación de estampillamiento o seccionamiento de tramos para periodos de 3 años de aplicación de la metodología, calculados por el Gestor del mercado	$I_1 = \frac{1}{PT} \sum_{p=1}^{PT} V_p$	$I_1$	Indicador aumento promedio de capacidad por contrato $[MPCD]/contrato$
		$V_p$	Capacidad adicional [MPCD] contrato p
		$PT$	Número total de contratos en el gestor del mercado para el periodo analizado firmados como producto de seccionamiento o estampillamiento de tramos
Valor objetivo	$I_1 \geq 5 \left[ \frac{MPCD}{contrato} \right]$		

## 10. PROPUESTA DEFINITIVA

Se propone a los miembros de la Comisión aprobar el texto de la propuesta regulatoria “Por la cual se establecen los criterios generales para remunerar el servicio de transporte de gas natural y se dictan otras disposiciones en materia de transporte de gas natural.” que acompaña este documento soporte.

En el Anexo 2 del presente documento se da respuesta al cuestionario de la SIC donde se hace la evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los actos administrativos expedidos con fines regulatorios.

### Anexo 1. Comentarios recibidos, análisis y respuestas

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Dentro de los AOM reconocidos, no se incluirán aquellos AOM asociados a inversiones PNI que se reconocieron en el período tarifario t-1 para un período de 5 años.</p>	<p>No entendemos a que se refiere lo que se menciona en este párrafo, por favor solicitamos su explicación y confirmación de estas inversiones aprobadas para TGI.</p> <p>No remunerar los gastos de AOM a las inversiones realizadas y que están en operación, pone en riesgo su adecuado funcionamiento y la posibilidad de continuar operando cuando se cumpla la VUN. Por lo tanto, solicitamos eliminar dicho párrafo.</p>	<p>Eliminar párrafo.</p>	<p>Existieron activos de telecomunicaciones que en cargos previos se incluyeron dentro de las inversiones, entendemos que es un activo que ya se pagó y por tanto se procede a retirar. En todo caso se dejó previsto en la resolución la remuneración de inversiones menores como AOM.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 98





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>artículos previos de la resolución), entre otros. Adicionalmente las empresas se están viendo abocadas a nuevas contribuciones que son bastante costosas y no se ven reflejadas en esta fórmula, como por ejemplo la contribución adicional para la SSPD. Por lo que el AOM<sub>t</sub> de la inversión existente de este periodo tarifario debe considerar estos valores de manera explícita y sin riesgo al transportador ya que son nuevas obligaciones regulatorias o nuevas obligaciones con la SSPD. Finalmente. el valor del aom eficiente no existen costos asociados a un gestor de mercado dado que las empresas utilizadas para calcularlo no tienen dicha figura en su mercado. Y que en la medida que el gestor ha ganado nuevas funciones es necesario seguir adecuando los sistemas del transportador y colocar personas para atender esos requerimientos, con la metodología de la Creg estos gastos también están siendo objeto de eficiencia, lo cual parece no ser congruente porque son actividades nuevas para el transportador.</p>	<p>importante gastos de AOM en el futuro que no se refleja en la información que se tiene hoy.</p>	<p>considerar las empresas para mitigar el riesgo cambiario y que las empresas transportadoras están en mejor posición para gestionarlo. No sobra señalar que a diferencia de algunas economías que han abandonado su moneda local, en Colombia el peso es una moneda fuerte y en consecuencia una referencia de intercambio sólida para los agentes en la economía. En estos términos, las variaciones en los cargos del transporte originados en los movimientos en el dólar no son aceptables por los usuarios. Las empresas que reestructuren deuda incurrirán en gastos por una sola vez que podrían ser considerados por la Comisión para los cargos.</p> <p>4) Sobre las contribuciones a la SSPD se declararon inexecutable con las sentencias 464 y 484 de 2020</p> <p>5) Sobre los gasoductos BOMT dentro de la infraestructura de TGI se entiende que es una negociación bilateral entre TGI y las empresas que tienen dichos contratos y que no puede ser causal una negociación particular de TGI para entregar la información.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 100



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
colombianos de la fecha base.			
La Comisión calculará el promedio aritmético de los gastos de compresión distintos al costo del combustible o energía requerida para comprimir el gas reconocidos por la regulación mediante resolución de aprobación de cargos, para cada uno de los últimos cuatro años del período tarifario t-1, y para cada estación de compresión.	Le pedimos a la Comisión aclarar cuál será la metodología para determinar este concepto, tanto para las estaciones de compresión que cuentan con información histórica para los años requeridos, como para las estaciones que entraron en operación hace menos de 4 años.		El cálculo se hará con la mejor información disponible que pueda recopilar la Comisión.
Así mismo, entregará los soportes técnicos de esta estimación, incluyendo el registro de las corridas del período tarifario t-1.	Solicitamos aclarar a qué registros de corridas se refieren, lo anterior teniendo en cuenta que el costo de las mismas está identificado en los conceptos a excluir de los gastos de AOM por tramo.		Se debe presentar un reporte de las corridas anteriores y resumen de los análisis que hizo el transportador para programar las corridas con el raspador inteligente con la estimación de costos debido a que esta es una proyección. Además, incluir el registro de las corridas del período t-1. Las corridas si están remuneradas en el AOM, pero en un ítem aparte.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 102





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
prorrata de la capacidad de compresión instalada en cada estación.	utilización de la misma y no necesariamente a su capacidad instalada	compresión utilizadas en el mes m.	
<p>Asignación de gastos en combustible o energía para estaciones de compresión. Los gastos en combustible o energía para compresión en cada tramo o grupo de gasoductos, <math>GEC_k</math>, se asignarán, a cada remitente que se benefició del servicio de transporte prestado en el mes m en el tramo o grupo de gasoductos k, con base en la siguiente expresión:</p> $GECR_{(i,m+1)} = \frac{CAPR_{(i,m)}}{\sum_{(i=1)}^{TR} CAPR_{(i,m)}} \times [GEC_{(k,m-1)}]$	<p>La gestión del gas de combustible para compresoras hace parte de las actividades que desarrolla el transportador. Sin embargo al revisar la fórmula para el recaudo y estimación del costo no se incluye la rentabilidad a esta sección de la actividad (no aplica WACC). Solicitamos que esta rentabilidad sea la tasa mensual para la actividad de transporte.</p> <p>Adicional, no coincide con los ciclos de facturación de servicios de Energía Eléctrica y Gas Natural, por lo cual se propone m-2.</p>	<p>Asignación de gastos en combustible o energía para estaciones de compresión. Los gastos en combustible o energía para compresión en cada tramo o grupo de gasoductos, <math>(GEC)_k</math>, se asignarán, a cada remitente que se benefició del servicio de transporte prestado en el mes m en el tramo o grupo de gasoductos k con base en la siguiente expresión:</p> $(GECR)_{(i,m+1)} = (CAPR)_{(i,m)} / (\sum_{(i=1)}^{TR} (CAPR)_{(i,m)}) \times (GEC)_{(k,m-2)} * Tkv$ <p><u>(Tasa promedio de costo de capital)</u></p>	<p>No se acepta el comentario por cuanto los valores de gastos de combustible son un elemento que requiere el transportador para operar las estaciones de Compresión propio de su actividad que está incluido dentro de la estructura de AOM no se considera que deba tener un beneficio adicional representado por una rentabilidad en el uso de combustible, esto iría en contra de la señal de eficiencia y distorsionaría el uso de las estaciones de compresión. Adicionalmente este no es un activo y por tanto no es factible aplicar WACC.</p>
Formato 1	Del anexo 4 consideramos que dado el manejo heterogéneo que las empresas le damos a la contabilidad se habilite una opción en la que se puedan presentar cuentas que son utilizadas por el transportador para contabilizar sus gastos de AOM. Por ejemplo, las cuentas 754014, 755008, 5804, 750543 (auxilios por desplazamiento) que representan gastos de reparación de líneas,	Que el transportador pueda incluir las cuentas en las que se consignan sus gastos de AOM para el servicio de transporte de gas natural en los que contablemente las llevó.	No se acepta el comentario la comisión diseño un formato estandarizado donde están los conceptos y en dicho formato se deben presentar. Esto permite un trato simétrico a todos los agentes.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 105

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>repuestos para las líneas de gasoductos y otros gastos y costos. Adicionalmente en el taller realizado por la Comisión y las actuaciones en los expedientes anteriores, la CREG ha decidido incluir dentro del AOM activos que son llevados por TGI en otras cuentas a las indicadas en el mencionado anexo, por lo cual solicitamos se de claridad al respecto. Esto último lo manifestó TGI en los comentarios a la resolución CREG 090 de 2016.</p>		
<p>Formato 1</p>	<p>Del anexo 4 consideramos que dado el manejo heterogéneo que las empresas le damos a la contabilidad se habilite una opción en la que se puedan presentar cuentas que son utilizadas por el trasportador para contabilizar sus gastos de AOM. Por ejemplo, las cuentas 754014, 755008, 5804, 750543 (auxilios por desplazamiento) que representan gastos de reparación de líneas, repuestos para las líneas de gasoductos y otros gastos y costos. Adicionalmente en el taller realizado por la Comisión y las actuaciones en los expedientes anteriores, la CREG ha decidido incluir dentro del AOM activos que son llevados por TGI en otras cuentas a las indicadas en el mencionado anexo, por lo cual solicitamos se de claridad al respecto. Esto último lo manifestó TGI en los comentarios a la resolución CREG 090 de 2016 (Radicado CREG E-2017-007897).</p>	<p>Parágrafo: El transportador podrá incluir las cuentas en las que se consignan sus gastos de AOM para el servicio de transporte de gas natural en los que contablemente las llevó.</p> <p>Adicionalmente, consideramos que las cuentas 754014, 755008, 750543 deben clasificarse con un 1 en la variable "R" para su reconocimiento, e incluir en la base la cuenta 5804 o su homologación</p>	<p>No se acepta el comentario la comisión diseñó un formato estandarizado donde están los conceptos y en dicho formato se deben presentar. Esto permite un trato simétrico a todos los agentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 106



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En relación con lo mencionado en la parte final del Artículo 15, en el sentido que: "...Aquellas conexiones, puntos de entrada, puntos de salida, estaciones de entrada, estaciones de salida y estaciones para transferencia de custodia, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución se encuentren incluidas en los cargos de transporte, podrán mantenerse en la base de activos a reconocer en el tramo o grupo de gasoductos del transportador correspondiente. Igual tratamiento se dará a las ampliaciones o actualizaciones de dichos activos. El transportador, en su solicitud de nuevos cargos, deberá presentar la relación detallada de todos los elementos anteriormente enumerados." En particular para los puntos de entrada/salida entendemos que la Comisión se refiere a que dichos activos pueden salir de la base de activos del transporte y remunerarse bajo acuerdos bilaterales según la Resolución CREG 169 de 2011. Consideramos que con lo anterior se podría presentar una situación idéntica a la ya analizada e identificada con el caso de las estaciones de puerta de ciudad, y se produciría así un mayor estrés en los cargos de distribución de los mercados relevantes existentes.</p>	<p>Por lo anterior, se sugiere que estos activos se mantengan en la base de inversiones del agente transportador o en su defecto que se implemente un requisito similar al establecido en el Artículo 43 de la propuesta</p>	<p>Respecto a los puntos de entrada y de salida se aclara tal como lo señala el RUT el artículo 3 de la resolución CREG 169 de 2011 "Los transportadores serán los propietarios de los Puntos de Entrada y Puntos de Salida" y por otra parte como se señala en el numeral 3.1 de la misma resolución "Los activos de los Puntos de Entrada y Salida no serán incluidos en la base de activos para definir los cargos regulados para remunerar la actividad de transporte, con excepción de aquellos que hayan sido incluidos por la CREG en la Base de Activos a la fecha de expedición de la presente resolución." de tal manera que en cualquier caso serán propiedad del transportador y en algunos casos se han remunerado en la base de activos y en otros casos siguiendo lo definido en la resolución CREG 169 de 2011 por tanto no se observa que vaya a ocurrir como lo menciona en su comunicación " se produciría así un mayor estrés en los cargos de distribución de los mercados relevantes existentes."</p>
<p>b) La Comisión tomará el precio promedio nacional publicado por el gestor del mercado, ponderado</p>	<p>Consideramos que la CREG debería establecer una metodología para el cálculo del precio promedio nacional, identificando si es un promedio</p>		<p>Se entiende que la metodología de cálculo está escrita en el artículo 14 sin embargo se revisará para dar mayor claridad</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 107





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>recursos erogados por los agentes para garantizar prestación eficiente y confiable del servicio. Por lo anterior, solicitamos mantener la señal vigente en la Resolución CREG 126 de 2010, y permitir incluir en los AOM a remunerar, los costos y gastos producto de nuevas normativas, tal como en este caso es la contribución mencionada. Sobre el anterior aspecto, vemos necesario mencionar que la mayoría de los gasoductos están o estarán en su segundo periodo de vida útil normativa, por lo tanto, las labores que implican gastos de mantenimiento y de integridad deben hacerse de manera más frecuente para lograr mantener operativo el sistema en las mejores condiciones.</p> <p>Por otra parte, en cuanto a los gastos en corridas con raspador inteligente, se menciona que se reconocerá máximo una corrida con raspador inteligente cada seis (6) años. Sin embargo, de acuerdo con lo que exige la norma NTC 5747 de intervalos de valoración de integridad, se deben hacer corridas cada cinco (5) años. Por consiguiente, solicitamos a la Comisión revisar lo estipulado para esto y adaptar la resolución definitiva en concordancia con lo que dicta la normatividad. Ahora bien, sobre los gastos en terrenos e inmuebles, en la propuesta se contempla que el valor se determinará como el costo de deuda real, según definición en la metodología de tasa de</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 110

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>descuento vigente, multiplicado por el valor catastral vigente reportado por el transportador. Sobre lo cual, vemos necesario mantener el 12.7% del valor catastral, dado que la señal de arriendo que mantiene la Comisión, está regida en el país a través del artículo 18 de la Ley 820 de 2003 y se ha utilizado para determinar el valor que hoy está vigente.</p>		
	<p>Respecto al reconocimiento en el AOM de valor real del combustible y/o energía eléctrica realmente consumidos en las estaciones de compresión, nos parece lo más apropiado. Sugerimos complementar la propuesta, asegurando que el esquema de compra de dichos insumos, sea a través de esquemas competitivos que aseguren precios eficientes y eviten el comportamiento estratégico de algunos agentes.</p>		<p>Se considera que la trazabilidad expuesta en los mecanismos contemplados permite que los remitentes y en general el mercado pueda verificar que la contratación se hace de manera competitiva.</p>
<p>Segunda etapa</p>	<p>2.6 AOM. El establecimiento de dicho cargo, en función de un promedio histórico de los últimos 4 años, entre el promedio de lo reconocido y lo gastado, acotado a un margen del 5%, no parece generar los incentivos necesarios para buscar la eficiencia por parte de los agentes. Consideramos que es necesario profundizar en este aspecto. Finalmente queremos indicar que esperamos que la nueva metodología de remuneración del transporte de gas, garantice su disponibilidad y acceso, para que como grandes consumidores podamos seleccionar en un ambiente</p>		<p>Se considera que el 5% es un incentivo adecuado, se aclara que la disponibilidad de suministro no está definida en la metodología de transporte y que sobre el particular se debe observar la Resolución CREG 186 de 2020 donde se incluyen las reglas de comercialización de suministro de gas asimismo las reglas de comercialización de transporte de gas se incluyen en la Resolución CREG 185 de 2020</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 111

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>competitivo, la mejor opción de suministro, a precios eficientes.</p> <p>1. La propuesta de la Resolución CREG 160 de 2020 establece que los gastos de AOM asociados a la inversión existente se determinan como la semisuma entre el AOM gastado y el AOM reconocido en el anterior período tarifario, acotándolos a 1,05 veces del valor reconocido cuando el valor gastado es superior a 1,1 veces el valor reconocido. Este mecanismo de evaluación se basa en información del pasado para dar señal de eficiencia en el futuro. Debe tenerse en cuenta que este mecanismo está afectado por gastos de AOM reconocidos desde el año 2001 pues la metodología de la Resolución CREG 126 de 2010 se basó en la semisuma entre lo gastado y lo reconocido en el período 2001 a 2010. Así, con la propuesta de la Resolución CREG 160 de 2020 se estaría afectando la evaluación de eficiencia a partir de 2020 con los niveles de AOM de 2010 a 2020 que a su vez fueron afectados con los niveles de AOM del período 2001-2010, y los niveles de AOM cambian en el tiempo en la medida que los sistemas cambian. El acotamiento a 1,05 veces del valor reconocido aumenta la distorsión en esa señal de eficiencia. Por tanto, se solicita revisar esta señal de eficiencia en gastos de AOM.</p> <p>2. En aplicación de la metodología de la Resolución CREG 126 de 2010 la</p>		<p>Sobre los comentarios se aclara:                      1) La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 112

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Comisión reconoció en los gastos de AOM, como parte del AOM gastado en el período anterior, algunos rubros menores que el transportador reportó como inversiones PNIt-1 e IFPNIt-1 (Ver Anexo 10 de la Resolución CREG 121 de 2012). En la propuesta de la Resolución CREG 160 de 2020 no queda claro cómo se reconocerán estas inversiones menores, o cómo se incluirán como gastos de AOM. Se solicita aclarar o dejar explícito en la metodología la forma en que estos rubros se incluirán como gastos de AOM.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 113

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Dentro de los AOM reconocidos, no se incluirán aquellos AOM asociados a inversiones PNI que se reconocieron en el período tarifario t-1 para un período de 5 años.</p> <p>Gastos de administración, operación y mantenimiento para la inversión existente en el horizonte de proyección, <math>AOM_{t^1E}</math>. Para la estimación de los gastos de administración, operación y mantenimiento para el horizonte de proyección, <math>AOM_{t^1E}</math>, se considera un mecanismo para incluir una señal de eficiencia. Dicho mecanismo se calcula a partir de los gastos contables de administración, operación y mantenimiento, <math>AOM_{(g_{(t-1)})}</math> y los gastos reconocidos de administración, operación y mantenimiento, <math>AOM_r</math></p>	<p>Respecto a lo planteado en el Artículo 14. Gastos de administración, operación y mantenimiento, AOM., numeral 14.1.3. Gastos de administración, operación y mantenimiento para la inversión existente en el horizonte de proyección, <math>AOM_{t^1E}</math>, evidenciamos que:</p> <p>La regla vigente desde 2010 corresponde a una metodología de altos incentivos, que determina que los agentes propendan por incurrir en gastos de Administración, Operación y Mantenimiento - AOM iguales o inferiores a los reconocidos por el regulador en la aplicación metodológica. La propuesta planteada de un techo del 10% no evidencia soporte económico visualizado ni explicado en la propuesta de metodología, y pareciera buscar mitigar posibles comportamientos estratégicos, que no tendrían una razonabilidad económica por parte de los agentes involucrados.</p> <p>La referencia del 110% del gasto reconocido como medida de eficiencia para reconocer el gasto real, no se compadece de los cambios ocurridos en materia fiscal durante el periodo tarifario que culmina. Al respecto, por ejemplo, es necesario evidenciar las condiciones diferenciales del impuesto de Valor Agregado - IVA y del salario mínimo entre la Fecha Base el periodo tarifario anterior (dic-2009) y la nueva Fecha</p>	<p>Eliminar la regla del 110% del gasto reconocido como factor eficiente para el reconocimiento de gastos reales</p>	<p>1) La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados por el transportador.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 114



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p> <math>\left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1}</math>, de acuerdo con la siguiente expresión:  <math display="block">\left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1} = \left( \frac{1}{2} \times \left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1} + \left[ \frac{AOM}{r(t-1)} \right]_{t-1} \right)</math> Si <math>\left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1} \leq 1,1 \times \left[ \frac{AOM}{r(t-1)} \right]_{t-1}</math>  <math display="block">\left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1} &gt; 1,1 \times \left[ \frac{AOM}{r(t-1)} \right]_{t-1}</math> </p> <p>Donde:</p> <p> <math>\left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1}</math>: Gastos anuales de administración, operación y mantenimiento para el horizonte de proyección, expresados en pesos colombianos de la fecha base.                 </p> <p> <math>\left[ \frac{AOM}{g(t-1)} \right]_{t-1}</math>: Gastos contables de administración, operación y mantenimiento, expresados en pesos colombianos de la fecha base.                 </p> <p> <math>\left[ \frac{AOM}{r(t-1)} \right]_{t-1}</math>: Gastos reconocidos de                 </p>	<p>Base. Sobre el primero, con la Ley de Reforma Tributaria Estructural número 1819 de 2016, se incrementó la tarifa general del IVA del 16% al 19% a partir de febrero de 2017; este incremento de 300 puntos básicos generó un impacto inmediato en ciertos rubros de los gastos asumidos por las empresas de servicios públicos. Por otro lado, la variación nominal del salario mínimo en Colombia en la última década fue del 67%, al descontar el efecto inflacionario se obtiene una variación real del 21%, que tampoco sería posible evidenciar con el techo en el reconocimiento del gasto propuesto de la Comisión.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 115



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Numeral 14.5 Gas Combustible, literal a), numeral 1</p>	<p>Del documento se interpreta que se permite transferir los costos del gas combustible, tanto fijos como variables, a la demanda que se beneficia de este servicio, en otras palabras, se permite al transportador transferir a la demanda el valor facturado total por el gas contratado para operar las estaciones de compresión de acuerdo al consumo máximo esperado y no solo el gas que efectivamente se consuma en la operación. Sin embargo, algunos apartes del artículo parecen contradecir el entendimiento:</p> <p><i>En caso de que los proveedores de combustible o energía incluyan en su factura el costo de cantidades distintas a las utilizadas para compresión, por ejemplo, cantidades para desbalances, pérdidas de gas o energía no destinada a estaciones de compresión, el transportador deberá desagregar el valor correspondiente a estaciones de compresión y a otros con base en las cantidades consumidas por las estaciones en el respectivo período.</i></p>	<p>Ajustar el aparte subrayado en términos de cantidades contratadas:</p> <p><i>En caso de que los proveedores de combustible o energía incluyan en su factura el costo de cantidades distintas a las utilizadas para compresión, por ejemplo, cantidades para desbalances, pérdidas de gas o energía no destinada a estaciones de compresión, el transportador deberá desagregar el valor correspondiente a estaciones de compresión y a otros con base en las <u>cantidades contratadas</u> <u>las estaciones en el respectivo período.</u></i></p>	<p>Se considera adecuada la aclaración y se procederá a ajuste</p>
<p>AOM</p>	<p>La Comisión propone acotar los AOM para el próximo periodo tarifario a 1,05 veces los aprobados durante el periodo tarifario anterior partiendo de la premisa equivocada que “los valores reconocidos en el periodo tarifario anterior son eficientes”<sup>12</sup>. En este sentido, es deber de la Comisión considerar que los AOM aprobados durante el periodo tarifario</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM.</p> <p>Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 117

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>anterior fueron resultado de la semisuma entre los costos reales incurridos por el transportador y los costos arrojados por el “Análisis Envoltante de Datos – DEA” en el 2000, que el mismo regulador luego de múltiples evaluaciones aceptó su falta de aplicabilidad en el país. Lo único cierto es que los transportadores han venido asumiendo ese diferencial y no han podido alcanzar los “niveles exigidos” por la Comisión debido a que éstos distan de los costos reales mínimos requeridos de operación. Es claro que un transportador tiene todos los incentivos para comportarse de acuerdo con los valores reconocidos, ya que toda ejecución por encima de ellos significa sacrificar sus márgenes de rentabilidad. Sin embargo, la modificación propuesta en el proyecto de resolución, que entre otras carece de fundamentos técnicos, le agrava la situación al transportador y lo aleja cada vez más de la “eficiencia”.</p>		<p>de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados por el transportador.</p>
<p>Premisas del regulador para determinar los AOM eficientes</p>	<p>No es cierto que los valores reconocidos por el regulador en el periodo tarifario actual son eficientes, cuando éstos fueron el resultado de promediar los valores arrojados por el “Análisis Envoltante de Datos – DEA” y los costos reales incurridos por el transportador durante la aplicación de la metodología tarifaria del 2000. El DEA fue objeto de grandes críticas y discusiones por parte de toda la industria, especialmente de los transportadores, quienes se enfrentaron y siguen enfrentándose a</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 118

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>sus errores e inconsistencias, considerando su poca aplicabilidad en Colombia por problemas de suficiencia de información. En efecto el regulador, luego de múltiples evaluaciones en compañía de firmas técnicas especialistas y previo a la expedición de la Resolución 126 de 2010, reconoció en el Documento CREG 017 de 2009 los problemas en la aplicación de la metodología de frontera de eficiencia. El regulador debe considerar que los valores reconocidos en el periodo tarifario actual no corresponden a valores realmente eficientes ya que éstos fueron el resultado de promediar los valores arrojados por el “Análisis Envolvente de Datos – DEA” y los costos reales incurridos por el transportador durante la aplicación de la metodología tarifaria del 2000. El DEA fue objeto de grandes críticas y discusiones por parte de toda la industria, especialmente de los transportadores, quienes se enfrentaron y siguen enfrentándose a sus errores e inconsistencias, considerando su poca aplicabilidad en Colombia por problemas de suficiencia de información. (...)</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 119

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Premisas del regulador para determinar los AOM eficientes</p>	<p>(...)A pesar de ser consciente de las inconsistencias del DEA y su falta de aplicabilidad en el país, la Comisión no corrigió la señal en su totalidad, al insistir en la metodología tarifaria de 2010 que los cargos de AOM que se le reconocerían al transportador serían los que resultaran de la semisuma entre las cifras de costos reales incurridos por el transportador y los datos arrojados por el DEA. Resultó paradójico que, a pesar de que la CREG reconoció que la metodología de frontera de eficiencia no tenía validez en Colombia, continuó aplicando los resultados arrojados por el DEA como base para determinar el reconocimiento de los AOM del 2010. De esta forma, la remuneración de los AOM bajo la señal de la Resolución 126 de 2010 no fue el adecuado ni el suficiente.(...)</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados.</p>
<p>Premisas del regulador para determinar los AOM eficientes</p>	<p>No obstante, hoy, 10 años después de la expedición de la Resolución 126 de 2010, los transportadores no han alcanzado dichos “niveles exigidos”, lo que demuestra que la metodología de reconocimiento de AOM vigente no reconoce los costos y gastos mínimos requeridos de operación. Es claro que un transportador tiene todos los incentivos para comportarse de acuerdo con los valores reconocidos, ya que toda ejecución por encima de ellos significa sacrificar sus márgenes de rentabilidad. La modificación propuesta en la resolución del asunto le agrava aún más la situación al transportador. No resulta</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 120

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>racional que el regulador realice un acotamiento adicional que limitaría aún más la recuperación de los costos y gastos, enfrentando al transportador a mayores desafíos para poder cumplir con los niveles de eficiencia impuestos sin sustento técnico por parte del regulador.</p>		
<p>Premisas del regulador para determinar los AOM eficientes</p>	<p>Adicional a lo anterior, vale la pena mencionar que la señal vigente, acotada aún más por la Resolución 160 de 2020, no es una señal apropiada, al no permitirle al transportador recaudar los pagos producto de las exigencias de las autoridades del gobierno, como, por ejemplo, la Superintendencia de Servicios Públicos. La Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo) incorporó el pago de la Contribución Adicional para fortalecer el Fondo de Solidaridad los cuales los agentes prestadores de servicio público tienen la obligación de asumir a partir de este año. Esta contribución, por ejemplo, no la podría recuperar el transportador al no hacer parte de la base de AOM reconocidos. Tampoco bajo la señal propuesta el transportador podría recuperar los AOM asociados a cambios en las normas térmicas, integridad, "class location", entre otros. Por casos como los anteriormente expuestos, resultan totalmente equivocadas las afirmaciones del regulador en cuanto a que las señales frente a los valores reconocidos "son</p>		<p>Sobre los comentarios es importante señalar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Sobre las contribuciones a la SSPD se declararon inexecutable con las sentencias 464 y 484 de 2020.</li> <li>2) La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados. En todo caso se considera que incluyendo la señal de eficiencia se cuenta con una remuneración que permite una operación segura y confiable del activo.</li> <li>3) sobre el AIN ver numeral 5 del documento</li> </ol>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 121

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>eficientes y en términos reales, los valores de AOM reales no deberían tener incrementos". Es evidente que, bajo la metodología propuesta, no se estarían reconociendo todos los recursos invertidos por los agentes para garantizar la prestación eficiente y confiable del servicio. Por lo tanto, es importante que el regulador antes de emitir la metodología definitiva realice un análisis que evalúe los impactos que le generaría a las empresas de transporte lo dispuesto en la resolución en consulta, análisis que no se encuentra dentro del AIN realizado por la Comisión en el documento soporte a la resolución.</p>		
Fundamento de la señal propuesta	<p>En el documento soporte de la resolución, la Comisión no incluye los soportes o las referencias técnicas bajo los cuales estructuró la señal propuesta. ¿A partir de que parámetro técnico consideró que el 5% adicional a los AOM reconocidos en el periodo tarifario anterior es lo adecuado? ¿Por qué optó por establecer el acotamiento del 5% sobre el 110% de sobre ejecución de lo reconocido y no un porcentaje diferente? Es evidente que estos ajustes carecen de fundamento por parte de la Comisión y estos no son comprobables por parte de los agentes al no obedecer a ningún parámetro o criterio técnico sustentable. Adicionalmente, el regulador se equivoca en la construcción de la señal al partir del supuesto que los valores reconocidos de AOM no se relacionan</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados. En todo caso se considera que incluyendo la señal de eficiencia se cuenta con una remuneración que permite una operación segura y confiable del activo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 122



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>con la antigüedad de los gasoductos, así como lo indica en el Documento CREG 160 de 2020: “En este aspecto es prudente recordar que los valores de AOM que se reconocen a los transportadores son independientes de la edad de la infraestructura.”</p>		
<p>Fundamento de la señal propuesta</p>	<p>Resulta en un error que el regulador diseñe una metodología de reconocimiento bajo una premisa que es equivocada, sobre todo cuando la realidad de los costos y gastos de AOM demuestran que a mayor antigüedad de los gasoductos se incrementan anualmente de forma representativa, entre otros aspectos, por las siguientes causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Envejecimiento de la infraestructura: Después de los cinco primeros años de operación, los gasoductos e infraestructura asociada empiezan a demandar mayor mantenimiento, producto del envejecimiento y desgaste de los materiales. El recubrimiento, comienza a presentar defectos, lo cual hace necesario que las intervenciones para reparaciones sean más frecuentes y de mayor magnitud. (...)</li> <li>- Desarrollo Urbano: el crecimiento poblacional y el desarrollo urbano han ocasionado que gasoductos, que anteriormente se encontraban en zonas despobladas, ahora estén dentro de lugares densamente habitados. Es decir, gasoductos instalados en zonas rurales,</li> </ul>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado. En todo caso se considera que incluyendo la señal de eficiencia se cuenta con una remuneración que permite una operación segura y confiable del activo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 123

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>con clasificación de localidad 1 o 2, pasan a clase de localidad 3 o 4. (...)</p> <p>Crecimiento del país: La construcción de la infraestructura vial y la ampliación de las redes de servicios públicos ha ocasionado que sea necesario crear nuevas rutinas de mantenimientos o que se intensifiquen las existentes para prever daños por terceros o mitigar las interferencias con los sistemas de transporte. Todo esto ocasiona que se requieran mayores recursos para asegurar que el gasoducto se encuentre protegido y mitigar el riesgo que implican estas amenazas.</p> <p>- Obsolescencia tecnológica. Elementos como medidores de flujo, computadores de flujo, control e instrumentación y equipos de comunicación, tienen una vida útil limitada por el ritmo en que avanzan las nuevas tecnologías. A medida que el tiempo pasa, la eficiencia y mantenibilidad de este tipo de equipos disminuye, por lo cual es necesario con cierta periodicidad reemplazar o actualizar los activos existentes.</p>		
Sobre los otros AOM	<p>Terrenos e inmuebles: La resolución a consulta propone cambiar el reconocimiento de los AOM de los terrenos e inmuebles, los cuales resultarían de la multiplicación del costo de la deuda real de la tasa de descuento vigente y los avalúos catastrales. Sobre esta modificación, se le solicita a la Comisión mantener la señal del 12,7% del valor catastral, teniendo en cuenta que se alinea con el artículo 18 de la Ley</p>		Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 124

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	820 de 2003, donde los valores mensuales de los arrendamientos no pueden exceder la tasa máxima del 1% del valor comercial del inmueble. El 12,7% reconocido en la metodología vigente corresponde a la tasa efectiva anual calculada con la tasa máxima mensual del 1% permitida por la Ley de Arrendamientos, que la CREG en el 2010, consideró que era una señal eficiente.		
Sobre los otros AOM	Gas de Empaquetamiento: Para establecer el valor del gas de empaque se le solicita a la Comisión tomar como referencia el precio promedio de gas al cual el transportador pueda tener acceso, que para el caso de Promigas corresponderá al de las fuentes de gas de la costa y para el caso de TGI, por ejemplo, corresponderá al de las fuentes del interior. Lo anterior al considerar las restricciones en la infraestructura existente que no permiten a los transportadores acceder a todos los campos de producción del país.		Se considera que con el promedio dispuesto en el articulado se entrega una señal adecuada a todo el mercado sin distorsionar el valor del gas de empaquetamiento por las particularidades de un transportador o una zona específica dando una señal de eficiencia en su compra.
Sobre los otros AOM	Por otra parte, en el documento soporte de la metodología en consulta, no se encuentran los análisis del regulador que soporten los ajustes propuestos en el literal d del artículo 14.4.4 de la resolución del asunto para determinar los gastos a reconocer por el gas de empaque. La Comisión introduce un concepto de costo de oportunidad que consiste en multiplicar la tasa de costo de capital reconocida en la tasa de		se aclara que la remuneración del costo de oportunidad para el gas de empaquetamiento se viene aplicando en la metodología CREG 126 de 2010 el cual se modela así al considerar que el gas de empaquetamiento se asimila a un capital de trabajo del transportador el cual en caso de abandonar el gasoducto se puede recuperar y vender en el mercado.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 125



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>14.4.3 Gastos en corridas con raspador inteligente para el horizonte de proyección Se reconocerá máximo una corrida con raspador inteligente cada seis años.</p>	<p>Solicitamos a la Comisión en profundizar la justificación técnica para modificar la frecuencia de corridas de raspador cada 6 años. Lo anterior con fundamento a que no se evidencia un soporte técnico o plan de buenas prácticas que demuestren que es necesario o recomendado aumentar este período.</p>		<p>Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747 o sea 5 años</p>
<p>Los gastos en corridas con raspador inteligente se reconocerán únicamente para gasoductos de diámetros iguales o superiores a 6 pulgadas.</p>	<p>Solicitamos indicar las consideraciones técnicas para eliminar el reconocimiento de raspadores inteligentes para gasoductos con diámetros menores a 6 pulgadas. Identificamos que el mercado cuenta con este tipo de tecnología para diámetros menores a las establecidas en esta sección. De manera subsidiaria solicitamos a la Comisión el reconocimiento en los gastos de operación referente de otras técnicas que determinan la integridad de la infraestructura de transporte.</p>		<p>Con base en la información reportada se hace el ajuste a mínimo 4 pulgadas.</p>
<p>En la Resolución CREG N° 160/2020, en consulta, en materia de reconocimiento de los gastos de AOM eficientes para el periodo tarifario t asociados a la inversión existente, la Comisión propone cambios sustanciales en la metodología para la determinación de los gastos de AOM reconocidos para el periodo tarifario t</p>	<p>Bajo la nueva metodología, la penalidad aplicada a los gastos de AOM reales asciende a casi al doble al efecto logrado bajo las condiciones de la resolución 126/2010 (promedio aritmético entre valores reconocidos y valores reales), tal como se puede observar en el análisis que se presenta a continuación (ver archivo) El cambio propuesto en esta oportunidad se percibe como un ejemplo típico de oportunismo regulatorio<sup>3</sup>. El regulador interviene para incrementar la penalidad ex post, a sabiendas de la relación existente entre los costos reales</p>		<p>No aceptamos el calificativo de oportunismo regulatorio. Si aplicar el criterio de eficiencia económica no le parece a un agente debería explicar su opinión antes que calificar de oportunismo al regulador quien tiene la facultad para regular y recibir opiniones, pero con argumentos. La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 127

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>asociados a la inversión existentes en comparación a la forma de cálculo de la resolución CREG N° 126/2010.</p> <p>Como primera medida se establece que para el cálculo del valor <b>AOM<sub>gt-1</sub></b> se tome como ventana de tiempo los últimos 4 años del periodo tarifario t-1, en lugar de tener en cuenta todos los años del mismo.</p> <p>En segunda instancia, se propone un acotamiento al AOM reconocido para el periodo tarifario t, a partir de la comparación entre el AOM gastado y el AOM regulado, tal como la Comisión aclara en el documento anexo a la resolución:</p> <p>“Considerando que los valores reconocidos en el periodo tarifario anterior son eficientes y en términos reales, los valores de AOM reales no deberían tener incrementos, la CREG consideró necesario establecer un acotamiento para que si en términos reales el</p>	<p>y reconocidos del transportista.</p> <p>En este sentido, el regulador considera que la penalidad aplicada ya efectuada en la metodología de 2010 no es suficiente, siendo necesario en caso de superar los costos reconocidos, no solo promediarlos a la baja, sino que también, acotar su crecimiento. Esto se produce en el contexto de un cambio en las reglas de juego que encomió en 2010, donde la propiedad esencial de la metodología de cálculo de gastos de AOM era que otorgaba incentivos para que los transportadores se acerquen a los gastos que en el pasado fueron considerados eficientes y para que aquellos que ya son eficientes compartan con los usuarios parte de los réditos de los esfuerzos que realizaron, compartiendo en ambos casos, de manera equitativa, los riesgos en cambios en gastos de AOM y eficiencias logradas. Ahora con la nueva metodología se pretende aplicar un nuevo procedimiento de cálculo comparando los valores reconocidos y los costos reales, los cuales se realizaron bajo otras señales regulatorias.</p>		<p>revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado. En todo caso se considera que incluyendo la señal de eficiencia se cuenta con una remuneración que permite una operación segura y confiable del activo. Los supuestos adicionales expresados en el documento de Quantum sobre los que hace el comentario no son aplicables puesto que compara activos que se remuneran con una metodología de valor depreciado la cual es distinta a la de valor histórico considerada en la propuesta</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 128

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>AOM gastado es superior en 1,1 veces el reconocido como máximo se reconozca 1,05 veces el gastado”.</p>			
	<p>Resulta importante indicar que le cabe a la Comisión generar los mecanismos para evitar que una innovación o cambio metodológico cause perjuicios y desequilibrios al sector regulado en cumplimiento del cuerpo legal que le aplica.</p> <p>Es una buena práctica regulatoria, que, ante cualquier cambio de metodología, se defina un período de transición, se efectúen ajustes transitorios y se reconozcan los costos adicionales que se generen por el cambio, todo esto a los fines de no generar perjuicios que agraven el riesgo regulatorio y afecten los principios de la legislación aplicable.</p>		<p>Considerando que en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, no se observa necesario un periodo de transición.</p>
<p>Incremento de gastos AOM debido a antigüedad de activos</p>	<p>En línea con lo anteriormente mencionado, la Comisión debe considerar a la hora de comparar gastos reales con valores reconocidos que los gastos de operación y mantenimiento de activos (ductos, estaciones de compresión, válvulas, etc.) tienden a aumentar con el paso del tiempo debido a que las operaciones de mantenimiento preventivo deben intensificarse en pos de reducir las fallas en el servicio de transporte y cumplir con los parámetros de calidad establecidos por la regulación.</p> <p>TGI cuenta con activos con más de 20</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado. En todo caso se considera que incluyendo la señal de eficiencia se cuenta con una</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 129





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>mantenimiento debido a la antigüedad de los activos. La CNMC a través de su Circular 9/20197 considera a través de la remuneración que efectúa a los activos totalmente depreciados que la remuneración a percibir se calcula a partir de los costos de operación y mantenimiento eficientes aprobados, los cuales deben ser incrementados por un coeficiente cuya cuantía depende del número de años transcurridos desde la finalización de su vida útil.</p>		<p>regulatorios no necesariamente son comparables.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 131

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Asimetría en el criterio de aplicación. La propiedad esencial de la metodología de cálculo de gastos de AOM de la resolución N° 126/2010 era que permitía compartir de manera equitativa los riesgos y eficiencias entre el transportador y los usuarios.</p>	<p>La particularidad que presenta el nuevo esquema propuesto por la Comisión es su asimetría en el sentido que el transportista debe compartir en un 50% el ahorro logrado independiente de la diferencia entre el valor realizado y el valor reconocido en el periodo t-1, pero el exceso solo se compensa en un 50% del desvío hasta que este alcanza el 10%. Una vez que el desvío supera el 10% el valor reconocido se recorta a un 5% adicional al valor aprobado. En este sentido, no vemos positivo la inclusión de un mecanismo de “penalización” adicional del tipo unidireccional, en el cual se pierde la esencia de la metodología de cálculo de gastos AOM de la resolución CREG 126/2010 de distribuir lo más justamente posible las ganancias y los riesgos entre el transportista y sus clientes. En la práctica este tipo de mecanismo suele trabajar con bandas que fijan los márgenes máximos y mínimos admisibles cuando las mismas se salen fuera del margen o banda considerada como razonable y no con la unidireccionalidad que plantea la CREG en su propuesta. El mecanismo ya de por sí y sin la limitación del tope, presenta un fuerte incentivo para que el agente transportador procure lograr eficiencias en sus gastos de AOM ya que de esta manera obtendría un premio creciente en la medida que se aleje el valor real del valor de referencia aprobado y un desincentivo cuando el</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado. En todo caso se considera que incluyendo la señal de eficiencia se cuenta con una remuneración que permite una operación segura y confiable del activo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 132

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>gasto real tenga un mayor desvío respecto al valor de referencia aprobado.</p> <p>De esta manera se considera innecesaria la fijación de un tope superior, el cual es aplicado asimétricamente solo para los casos en los que los costos reales superan en un cierto porcentaje al valor de referencia.</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 133

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Determinación de los costos reconocidos como eficientes</p>	<p>Una de las singularidades de la nueva metodología propuesta por la Comisión es que el resultado es directamente dependiente del estimado previo de costos reconocidos como eficientes por parte del regulador. Para que esta metodología funcione eficazmente o logre los resultados deseados en la práctica, debe haber confianza en la exactitud de estos “valores de referencia” históricos. Cuanto más errado sea el estimado previo del regulador (subvaloración/sobrevaloración), más riesgos tienen los usuarios y el transportador de verse afectados. Por otro lado, es muy importante que a la hora de realizar la comparativa entre realizado y reconocido, el gasto real evaluado sea “depurado” y que sean excluidos del análisis comparativo todo aumento de gasto no previsto por el transportador durante el periodo tarifario t-1, como pueden ser las derivadas de nuevas reglamentaciones técnicas, nuevas normativas de calidad del servicio, cambios regulatorios, etc.) También deben ser excluidos del análisis comparativo todo gasto derivado de sucesos no gerenciados por parte del transportador que no puede ser previstos, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variaciones atípicas del mercado;</li> <li>• Eventos climatológicos (lluvias intensas, temperaturas extremas, derrumbes, etc);</li> <li>• Juicios de proveedores, clientes y</li> </ul>	<p>Como primer punto, se requiere que la CREG tenga en consideración que los gastos AOM realizados en el anterior periodo fueron realizados bajo otra metodología, la cual tenía un sistema de incentivos y penalidades diferente al que se expone en la presente metodología. A su vez, los gastos que se derivan de operar y mantener gasoductos y otros activos con más de 20 años en operación, en términos reales, no son los mismos a los reconocidos que al momento de su puesta en operación, ya que como se mencionó, el costo de mantenimiento, ya sea por fallas, o por mantenimiento preventivo, tiende a aumentar con el transcurso de los años. En segundo lugar, la instrumentación de la metodología resulta muy importante para un desarrollo armónico del mercado en el largo plazo, un valor relevante es la estabilidad de las reglas de juego. Es decir, resulta valioso para la sustentabilidad, el</p>	<p>Sobre los comentarios y propuesta se aclara que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) La comisión considera que los valores reconocidos en los periodos tarifarios anteriores son los valores eficientes en tal sentido es válido considerarlos en las reglas propuestas.</li> <li>2) Se aclara que la revisión de los valores de AOM se hace una vez se expida una nueva metodología tarifaria en tal sentido los valores de AOM aprobados no son aplicables por 20 años sino por el periodo que esté vigente la metodología.</li> <li>3) Se considera que es diferente conceptualmente el concepto de estabilidad regulatoria a que no pueden existir ajustes en busca de señales de eficiencia, la comisión considera que la nueva metodología es armónica frente a la metodología previa y se reconoce que hay oportunidades de mejora en las señales de eficiencia en el reconocimiento de AOM.</li> <li>4) Respecto a la señal de eficiencia en el AOM precisamente se consultó en la Resolución CREG 160 de 2020 no es clara la afirmación de que "ni fue discutido con las empresas", en la medida que por ello se emitió la Resolución CREG 160 de 2020 para consultar las propuesta de ajuste en la metodología y que los interesados entre ellos los transportadores puedan dar los comentarios y argumentos. Respecto al incentivo de fondo que tiene el transportador es que la metodología reconoce como un valor histórico de los activos y lo que busca es que bajo esa realidad se tenga una señal de eficiencia en</li> </ol>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 134

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>trabajadores</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Daños de equipamientos, accidentes y daños ambientales.</li> </ul> <p>Los dos tipos de gastos mencionados no deben ser parte del análisis comparativo de eficiencia, pero si deben ser incluidos en el valor remunerado por los cargos tarifarios.</p>	<p>crecimiento y la confiabilidad del sistema, que la Comisión fomente la confianza en el equilibrio y estabilidad regulatoria, o al menos que la mantenga en carriles de previsibilidad, sin perjuicio de la facultad que tiene de ajustar o perfeccionar las metodologías tarifarias en cada período. Por lo anterior, se requiere que se respete un período de transición a los fines de no generar perjuicios que agraven el riesgo regulatorio y afecten los principios de la legislación aplicable.</p> <p>Por otro lado, se ve una clara asimetría en el criterio aplicado por la CREG a la hora de evaluar los gastos de AOM al penalizar de manera doble al transportista intentando mandar una "señal de eficiencia adicional", sin otorgarle incentivos de la misma magnitud y relevancia en caso de que el transportista logre eficiencias. Se requiere que la CREG, tenga en consideración que tanto incentivos como</p>	<p>el reconocimiento de AOM</p> <p>5) Sobre la información se incluye una desagregación de los diferentes conceptos en el AOM en tal sentido se entiende que con la información que se reporta se pueden clasificar adecuadamente los rubros. No se considera que se requiera excluir del análisis valores sino que se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 135

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>penalidades deber ser justas y equitativas tanto para el transportista como para los usuarios tal como se lo hacía en la metodología de resolución CREG 126/2010. Por último, se debe advertir es que la banda del 10% y el reconocimiento máximo hasta de un 5% de los gastos de AOM reconocidos pasados no tiene un soporte que haya sido publicado anteriormente, ni fue discutido con las empresas. Es importante que la Comisión fundamente y justifique su decisión para evitar entrar en arbitrariedades que no hacen más que desalentar la estabilidad y previsibilidad del sector. El análisis comparativo de los gastos AOM debe excluir los gastos derivados de cambios normativos técnicos y/o circunstancias atípicas, los cuales deben ser analizados por fuera e incluidos en los cargos tarifarios si se encuentran debidamente justificados.</p>	

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 136

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>La Comisión en la Resolución CREG 160/2020, establece que en materia de reconocimiento de los gastos de AOM asociados a terrenos e inmuebles, el monto sea calculado como “el costo de deuda real, según definición en la metodología de tasa de descuento vigente, multiplicado por el valor catastral vigente reportado por el transportador.”</p>	<p>(...) De acuerdo a lo anterior, el régimen tarifario debe procurar que los costos eficientes reconocidos sean los que se reflejarían en un mercado competitivo. La Comisión en su búsqueda de un reconocimiento de “Gastos eficientes de terrenos e inmuebles” bajo la nueva metodología, se aleja del criterio de eficiencia económica citado con anterioridad, al establecer que los gastos asociados a terrenos e inmuebles se derivan de multiplicar su valor catastral por el costo de la deuda. En este sentido podemos identificar que existe un desvío en la metodología establecida por la Comisión para la definición para “Gastos eficientes de terrenos e inmuebles”, ya que no se corresponde ni a lo que resultaría de un “mercado competitivo”, ni de lo que se obtendría si se trataran estos elementos como activos convencionales. Resulta importante destacar, que, desde un punto de vista de gasto eficiente, el valor a reconocer por parte de la CREG en este concepto debería considerar valores de mercados, reflejando mínimamente lo que se debería abonar en concepto de canon de arrendamiento por uso de dichos terrenos e inmueble y no el pago de “una deuda”. Desde este punto de vista, la mejor referencia para poder estimar este canon de arrendamiento es utilizar lo estipulado por el artículo 18 de la Ley 820 de 2003 de arrendamientos (...) El porcentaje establecido en la Ley en</p>		<p>Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 137

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>términos de tasa efectiva anual arroja un resultado de 12,7%, igual al valor de la metodología CREG 126/2010. Dicho valor es la mejor aproximación para reflejar los costos eficientes de un mercado competitivo. Por otro lado, si se los terrenos e inmuebles son considerados por la Comisión como bienes o activos del agente, al momento de definir su impacto en la remuneración deberían ser tratados como tales y por lo tanto deberían ser multiplicados por la tasa de remuneración de capital y no solo por una parte de la misma como propone la Comisión en la Resolución CREG 160/2020</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 138



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Remuneración de terrenos e inmuebles por el costo de la deuda</p>	<p>La Comisión con su nueva metodología, asume que los terrenos e inmuebles son financiados con deuda y que por ende deben ser remunerados bajo esa tasa. Este supuesto tomado por la CREG tiene grandes implicancias en el cálculo de la tasa de costo de capital y en el equilibrio económico-financiero del transportador. En relación a la tasa de costo de capital, la estructura de capital refleja una estructura media del sector, en las cuales todas tienen considerado dentro de su estructura a los terrenos e inmuebles considerados como activos. Precisamente, el propósito de WACC es determinar el costo de cada parte de la estructura de capital de la compañía en función de la proporción del capital propio y la deuda. Si la Comisión asume que los terrenos e inmuebles deben ser remunerados al costo de la deuda debería adoptar este mismo criterio al establecer las proporciones de capital propio y deuda empleados en el cálculo de la tasa de costo de capital. Es decir, al momento de definir el apalancamiento típico del sector, debería excluir los terrenos e inmuebles ya que los mismos según su criterio son financiados exclusivamente por deuda.</p>		<p>Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz. Por otro lado, no se considera necesario ajustar la componente deuda/ capital en el cálculo del WACC en la medida que se considera que el rubro principal del negocio a remunerar es el transporte de gas por ductos y no la gestión inmobiliaria. La relación deuda capital es un benchmarking de un país de referencia (EEUU) y por ello no se requiere modificar.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 139

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Remuneración de terrenos e inmuebles por el costo de la deuda</p>	<p>Es importante que el criterio que adopte la Comisión debe ser uniforme tanto en la Resolución CREG 160/2020 que fija los criterios generales para remunerar el servicio de transporte de gas natural como en la Resolución CREG 155/2020, por la cual se define el procedimiento para el cálculo de la tasa de descuento aplicable en las metodologías tarifarias. De no ser idéntico el criterio existe una afección de la condición de equilibrio económico financiero lo que imposibilitaría al agente regulado obtener la rentabilidad fijada por norma, es decir, que al considerar que ciertos activos deben ser remunerados bajo una tasa diferente al WACC (en este caso el costo de la deuda) atenta contra el criterio de suficiencia financiera del artículo 87.4 de la Ley 142 del año 1994. Tal como lo especifica el artículo, la tasa de remuneración de capital ponderada (Tasa WACC) debe remunerar todos los activos del negocio, independientemente del origen de los recursos de donde se financiaron, para poder cumplir con el criterio de suficiencia financiera. Todos los activos más allá de su “destino final” forman parte del negocio y por ende para el transportador están expuestos al mismo riesgo. Remunerar ciertos activos bajo una tasa de costo de capital (tasa WACC) y otros activos bajo otra tasa (tasa de deuda) genera inconsistencias y afecta el equilibrio económico-</p>	<p>Tal como se indicó en la sección anterior, se requiere que la Comisión revea la metodología propuesta y establezca un mecanismo acorde a lo establecido en el artículo 87.1 de la Ley 142/1994, de manera tal que la tarifa “permita remunerar el patrimonio de los accionistas en la misma forma en la que lo habría remunerado una empresa eficiente en un sector de riesgo comparable”. De acuerdo a esto, en línea con la metodología de la Resolución N°126 del 2010 se requiere que si la Comisión va reconocer la remuneración de terrenos como un gasto de AOM, los mismos sean reconocidos a valores eficientes, siguiendo las prácticas del mercado y reconociendo un canon de arrendamiento sobre el valor catastral acorde a tasas de mercado, respetando el valor reconocido bajo la metodología CREG 126/2010 y siguiendo los lineamientos mencionados por el artículo 18 de la Ley 820 de 2003 de</p>	<p>Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz. Por otro lado, no se considera necesario ajustar la componente deuda/ capital en el cálculo del WACC en la medida que se considera que el rubro principal del negocio a remunerar es el transporte de gas por ductos y no la gestión inmobiliaria. La relación deuda capital es un benchmarking de un país de referencia (EEUU) y por ello no se requiere modificar.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 140

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>financiero del servicio perjudicando al agente regulado.</p>	<p>arrendamientos. De manera contraria, si se opta por tratar a los terrenos e inmuebles como activos del transportador la remuneración de los mismos debe surgir del producto del valor catastral por la tasa de remuneración regulada, la cual es el promedio ponderado de la tasa de remuneración del capital propio y la deuda y no solamente la tasa de costo de la deuda, como propone la Comisión, ya que, como se mencionó en la sección anterior, esto alteraría componentes del cálculo de dicha tasa y generaría una afectación en el equilibrio económico-financiero del transportador.</p>	
	<p>El Anexo 4 de la Resolución CREG 160 de 2020, indica la información que deberá ser tomada por el transportador para obtener el valor de AOM gastado. En esta clasificación, se presentan una serie de rubros (Cuentas contables) que la Comisión propone que no sean tenidos en cuenta para la cuantificación del AOM gastado. Frente a esta situación destacamos que el mencionado listado no incluye cuentas que son muy relevantes para la operación de TGI, las cuales anexamos</p>		<p>En principio las cuentas incluidas reflejan las erogaciones directamente atribuidas y necesarias para la prestación del servicio de manera segura, eficiente y continua. Se ajustaron algunos aspectos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 141

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>en detalle y su explicación para su consideración.                      Adicional a lo anterior es imperativo reiterar nuestro comentario de no hacer estas exclusiones toda vez que en la integralidad del manejo contable de cada empresa se refleja la operación y administración del sistema, eliminar alguna cuenta en lugar de dar una señal de eficiencia puede poner en peligro la prestación del servicio.                      Sumado a esto, hacemos hincapié en indicarle a la Comisión que exponga el análisis de racionalidad sobre la exclusión de estas cuentas dado que en el documento de soporte no se encuentra argumentada esta decisión.</p>		
<p>5101130000 Prima de Vacaciones                      5101170000 Vacaciones                      5101199900 Bonificaciones                      5101240000 Cesantía                      5101250000 Intereses a las Cesantias                      5101310000 Dotacion y suministro a Trabajadores                      5101520000 Prima de Servicios                      5101520200 Prima extralegal convencional                      7505200000 Bonificaciones                      5103080000</p>	<p>Es necesario Incluir considerando que lo ejecutado por sueldos y salarios en cuenta 5101 es un concepto reconocido, consideramos que el resto de cuentas relacionadas al pago de un salarios, tales como, primas de vacaciones, horas extra, intereses a las cesantías, cesantía, prima de servicio son inherentes al pago de salario deben incluirse en el reporte y reconocerse en el AOM, se decir, se solicita que se reconozcan todos los gastos de personal. Adicionalmente, los acuerdos contenidos en la Convención Colectiva, están amparados por la Ley, si bien son negociables, el no pago no es un asunto que la compañía pueda decidir unilateralmente, como se explica continuación:                      La Administración de la Compañía</p>		<p>Se aclara que las erogaciones: Sueldo, Jornales, Horas extras y festivos, Sueldo por comisiones al exterior, Auxilio de transporte, Salario integral, Subsidio de alimentación acorde al formato están reconocidas.                      Respecto a la remuneración y beneficios a empleados los conceptos reconocidos se ajustan a lo dispuesto a las leyes vigentes.                       Adicionalmente se incluyó en el Anexo 4 una lista indicativa de erogaciones (R=1*) que podrán ser consideradas en la remuneración siempre y cuando correspondan a convenciones colectivas suscritas previo a la expedición de la presente Resolución y sean revisadas por el Auditor que designe la Comisión, el agente deberá entregar los soportes y las explicaciones requeridas, adicional a ello</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 142

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Medicina Prepagada - Convención	manifiesta que producto de la negociación colectiva de trabajo suscrita en marzo de 2019, se acordó el beneficio de prima extralegal de junio, pagada en julio de cada año, de manera proporcional al tiempo de servicio prestado en la anualidad y es no salarial, esto en su proporción correspondiente al personal misional que tenemos en campo ante la operación del negocio. De igual forma se dan los beneficios correspondientes a pagos de auxilio educativo y medicina prepagada, con el fin de garantizar el bienestar de los colaboradores que se encuentran en la Organización, entre estos nuestros trabajadores asignados a la operación y mantenimiento de la Empresa que aproximadamente corresponde a un 91% del total de afiliados al sindicato.		deberá expedirse certificación firmada por el representante legal, contador público y revisor fiscal para cada vigencia donde conste el valor de cada una de las partidas solicitadas.
510130000 Capacitación Bienestar social y estímulo	La necesidad de contar con el rubro de capacitación se encuentra soportada en el proceso que la empresa adelanta sobre el desarrollo de habilidades y competencias de los colaboradores, con el fin de fortalecer las competencias y así contar con colaboradores idóneos para desempeñar las actividades y funciones que se requieren. En este sentido, la empresa trabaja en fortalecer esas competencias técnicas que permitan que nuestros colaboradores afiancen sus conocimientos, implementen mejores prácticas de la industria, adquieran las certificaciones que requiere la operación y el mantenimiento de nuestros dos activos		Las erogaciones de capacitación están incluidas en el código 510803 y en el código 750530 Capacitación, bienestar social y estímulos del formato.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 143

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>(gasoductos y compresoras).</p> <p>Así también, la empresa invierte estos recursos en procesos de formación de competencias comportamentales que permiten desarrollar habilidades de trabajo en equipo y colaborativo, gestión del cambio e innovación, comunicación efectiva, entre otros, que permiten contar con un equipo de colaboradores trabajando de manera conjunta por lograr los objetivos de la compañía, optimizando los procesos y logrando eficiencias para la operación, así como en general, para la sostenibilidad del negocio.</p>		
<p>5101300001 Bienestar Social</p>	<p>La cuenta de bienestar social permite a TGI SA ESP gestionar el plan de bienestar, impactando de manera positiva al grupo de interés de nuestros colaboradores y sus familias, generando condiciones que favorezcan la calidad de vida y equilibrando los entornos laboral, familiar y personal. Adicionalmente por medio de lo que se trabaja en bienestar se apalancan los planes de cultura, ambiente laboral y el sistema de gestión de género equipares. Todas estas acciones se traducen en colaboradores más motivados y alineados con el propósito de la organización, logrando mayores niveles de contribución que permitirán el logro de los objetivos estratégicos y continuar aportando al progreso y la sostenibilidad de todo el país. Al interior de la organización los</p>		<p>Las erogaciones de capacitación están incluidas en el código 510803 y en el código 750530 Capacitación, bienestar social y estímulos del formato.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 144

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	aspectos descritos se pueden visibilizar en indicadores tales como: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Índice de ambiente laboral GPTW el cual subió 6.2, logrando un estadio de valoración muy sobresaliente con una puntuación de 86.2</li> <li>• Plan de bienestar con indicadores de participación y satisfacción superiores al 90%, logrando excelentes resultados, sin dejar de realizar ninguna acción a pesar de la contingencia por la Covid-19</li> <li>• Excelentes resultados en las auditorias del sistema integrado de gestión equipares, logrando un puntaje de 95.7% y la certificación del sello plata.</li> </ul>		
5101470000 Viáticos 5101480000 Gastos de Viaje	Los viáticos representan un gasto producto del ejercicio de las funciones del personal contratado, se debe considerar que la infraestructura de TGI se encuentra a lo largo de todo el país, por tanto, para la operación es necesario el desplazamiento recurrente de personal.		Los viáticos están reconocidos en los códigos 510810 Viáticos y 750547 Viáticos.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 145

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>5102901000 Bono Vestuario Movilidad                      5102900600 Bono Educativo - Movilidad                      7505430200 Auxilio por Desplazamiento                      7505430900 Bono Vestuario Movilidad                      7505431000 Bono Educativo - Movilidad</p>	<p>Durante los análisis y revisiones presentadas durante la validación de las cuentas de nómina de AOM que impactan la operación del negocio de TGI en relación con la prestación del servicio de transporte de gas natural, nos permitimos indicar las razones por las cuales deben ser consideradas en el reconocimiento de AOM.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se recibe el BOMT Gasoducto Mariquita Cali, que requirió el ingreso del personal para los centros operacionales de Manizales y Buga.</li> <li>2. Construcción de Estaciones Compresoras de Gas de Pompeya y Paratebueno que requirió ingreso de personal para las ECG.</li> <li>3. Se crea la Vicepresidencia de Desarrollo Comercial y la Vicepresidencia de Construcción, para apalancar la Estrategia y la Vicepresidencia de Construcción.</li> <li>4. Implementación del Modelo Operacional en la Vicepresidencia de Operaciones, y proyectos S4/hanna, Buenaventura y Cusiana.</li> <li>5. Búsqueda de nuevos proyectos y eficiencia operacional.</li> <li>6. Firma de la Convención Colectiva de Trabajo</li> </ol>		<p>Se aclara que las erogaciones: Sueldo, Jornales, Horas extras y festivos, Sueldo por comisiones al exterior, Auxilio de transporte, Salario integral, Subsidio de alimentación acorde al formato están reconocidas.</p> <p>Respecto a la remuneración y beneficios a empleados los conceptos reconocidos se ajustan a lo dispuesto a las leyes vigentes.</p> <p>Adicionalmente se incluyó en el Anexo 4 una lista indicativa de erogaciones (R=1*) que podrán ser consideradas en la remuneración siempre y cuando correspondan a convenciones colectivas suscritas previo a la expedición de la presente Resolución y sean revisadas por el Auditor que designe la Comisión, el agente deberá entregar los soportes y las explicaciones requeridas, adicional a ello deberá expedirse certificación firmada por el representante legal, contador público y revisor fiscal para cada vigencia donde conste el valor de cada una de las partidas solicitadas.</p>
<p>5103010000 Seguro de Vida</p>	<p>TGI SA ESP, actualmente tiene constituida la póliza de Vida Grupo a todos los colaboradores de la Empresa con el fin de tener cobertura frente a muerte por cualquier causa, suicidio, homicidio, terrorismo y fallecimiento por enfermedades cubiertas en la póliza</p>		<p>Respecto a la remuneración y beneficios a empleados los conceptos reconocidos se ajustan a lo dispuesto a las leyes vigentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 146



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>desde el primer día de vigencia de la póliza. Dicha póliza se adquiere, teniendo en cuenta el tipo de actividades y negocio que desarrolla TGI, con el fin de mantener cubiertos a sus colaboradores. De otra parte este tipo de pólizas son las que normalmente el sector de energía y gas adquieren para desempeñar sus actividades.</p>		
<p>5111900200 Gastos Legales y Notariales</p>	<p>Con esta cuenta TGI paga gastos notariales y registrales relacionados con daños ocasionados en los predios intervenidos por actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. Es importante para TGI debido a que con ella se realizan los pagos mencionados y cuyo gravamen es el que soporta jurídicamente la intervención de los predios por la infraestructura de transporte. Este derecho real es complementario al pago de los daños referidos en la cuenta 7510900000 y facilita el ingreso para realizar las actividades de operación y mantenimiento de TGI.</p>		<p>Los daños ocasionados en los predios intervenidos por actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte están incluidos en las cuentas: 7540 ORDENES Y CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES, si los mantenimientos son realizados a terrenos 754006 Mantenimiento terrenos. si los mantenimientos son realizados a las redes: 754007 Mantenimiento líneas, redes y ductos. Si existen erogaciones asociadas a la adquisición de predios o servidumbres se debe tener en cuenta lo establecido en los marcos técnicos contables vigentes.</p>
<p>7510900000 Servidumbres</p>	<p>Con esta cuenta TGI paga a los propietarios los daños ocasionados en los predios intervenidos por actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. En caso de que TGI no realizara el reconocimiento y pago de los daños no se podría realizar la operación/mantenimiento, además, forjaría un conflicto directo con el propietario del predio donde reposa la</p>		<p>Los daños ocasionados en los predios intervenidos por actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte están incluidos en las cuentas: 7540 ORDENES Y CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES, si los mantenimientos son realizados a terrenos 754006 Mantenimiento terrenos. si los mantenimientos son realizados a las redes: 754007 Mantenimiento líneas, redes</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 147

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>infraestructura y atrasaría los cronogramas establecidos para realizar las actividades de operación y mantenimiento, generando stand-by de maquinaria y costos adicionales por contingencias judiciales.</p>		<p>y ductos. Si existen erogaciones asociadas a la adquisición de predios o servidumbres se debe tener en cuenta lo establecido en los marcos técnicos contables vigentes.</p>
<p>5111901000 Otros Gastos Generales 5111180000 Arrendamientos</p>	<p>Pago de administración de sedes Bogotá. Este tipo de gastos son propios de la actividad de operación de la actividad de transportes, y no puede ser excluido en el reconocimiento tarifario.</p>		<p>Se revisaron las erogaciones y se incluyeron los códigos: 511118 Arrendamiento operativo, 751701 Otros terrenos, 751702 Construcciones y edificaciones, 751703 Maquinaria y equipo, 751704 Equipo de oficina, 751705 Equipo de computación y comunicación, 751706 Equipo científico, 751707 Flota y equipo de transporte. Las cuentas de “Otros” u “Otras” no se consideran en la remuneración debido a que no permiten identificar claramente hechos económicos que se puedan atribuir a la prestación del servicio.</p>
<p>5120040000 Contribuciones a superintendencias 5120050000 Contribuciones a Comisiones de Regulación</p>	<p>Puesto que son gastos claramente asociados a la prestación de servicio público, deben ser reconocidos. Estos valores asociados a las funciones de supervisión, vigilancia, control y regulación, benefician finalmente al usuario, por lo que es razonable incluirlo en la tarifa. Adicionalmente, es obligación de ley.</p>		<p>Estas erogaciones son remuneradas en el concepto 512026 Contribuciones</p>
<p>5345079900 Licencias</p>	<p>Corresponde a la cuenta del gasto de la amortización de licencias, la cual corresponde a un activo intangible y se debe ir reconociendo de manera sistemática en el resultado, conforme a su vida útil o el término del contrato que que sea el menor.</p>		<p>Estas erogaciones son remuneradas en el concepto 530401 Licencias</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 148

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5345089900 Software	Corresponde a la cuenta del gasto de la amortización de software, la cual corresponde a un activo intangible y se debe ir reconociendo de manera sistemática en el resultado, conforme a su vida útil o el término del contrato que que sea el menor.		Estas erogaciones son remuneradas en el concepto 530402 Software
7540140004 Reparación de Infraestructura	Es la cuenta usada para el registro de la ejecución de las emergencias, usada para gestionar recursos que se solicitan cuando se conoce el valor de la emergencia atendida. Desde el punto de vista netamente técnico, lo que se debe garantizar es que, cuando ocurra el evento de emergencia, se cuente con los recursos que se necesitan para las reparaciones y demás costos asociados con el AOm de este tipo de eventos. En el evento que esos recursos no se asignen, TGI no logrará atender los eventos que para nuestra infraestructura se relacionan principalmente con amenazas a la integridad independientes del tiempo, como clima y fuerzas externas (regímenes de lluvias inusuales que generan crecientes, deslizamientos, etc; o daños por terceros (intencionados o no intencionados), entre otros. En ese orden de ideas, si desde la Regulación no se aseguran estos recursos en el momento de la contingencia o la emergencia), TGI no podrá atender los eventos ocurridos, generando afectación a la demanda por tiempo indefinido. Igualmente, en caso de que se presente afectaciones a las personas,		No se acepta el comentario y los riesgos están incluidos en la TD reconocida al negocio adicionalmente las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte están incluidos en los códigos : 7540 ORDENES Y CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES, si los mantenimientos son realizados a terrenos 754006 Mantenimiento terrenos. si los mantenimientos son realizados a las redes: 754007 Mantenimiento líneas, redes y ductos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 149



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>754208000 Diseños y estudios Geotecnia y Civil 7542080004 Diseños y estudios Integridad</p>	<p>Se aclara que estos gastos son relacionados con la gestión de la amenaza de clima y fuerzas externas en la infraestructura de TGI . De acuerdo con la norma – NTC 5747 Numeral 2.2 Gestión de Integridad de Gasoductos se considera lo relacionado con el clima y fuerzas naturales como una amenaza independiente del tiempo que debe ser tenido en cuenta dentro de los programas de integridad para minimizar potenciales eventos de falla y con ello mantener la continuidad en el transporte seguro de gas natural. Así los gastos de AOM representados en esta cuenta fueron destinados a las acciones de mitigación preventiva de actividades específicas para disminución de eventos de falla generados por esta amenaza y contempladas dentro de las normas de gestión de integridad ASME B 31.8 S y NTC 5747 , como lo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspección de derecho de vía y estabilidad geotécnica</li> <li>• Patrullaje al derecho de vía</li> <li>• Detección de fugas</li> <li>• Identificación de alarmas oportunas de eventos geotécnicos</li> <li>• Identificación de clases de localidades y altas consecuencias</li> <li>• Inspección de sitios críticos de la amenaza</li> <li>• Levantamiento de invasiones y posible daños por terceros</li> </ul> <p>Todas estas actividades fueron y serán necesarias para dar continuidad al</p>		<p>Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; (ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de cinco años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario t-1; y, (iv) no se incluirán valores que puedan estar cubiertos con pólizas de seguros. Por lo tanto, no se incluye la cuenta y la empresa deberá presentar los soportes relacionados para ser remunerados en la inversión.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 151

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>transporte seguro de gas natural.                      NOTA: Hasta el año 2019 estas actividades eran relacionadas en la cuentas de diseños y estudios de integridad ( 7542080004) y a través de la cuenta Diseños y estudios de geotecnia y civil (7542080003). A partir del año 2020 estas actividades fueron ejecutadas solamente a través de la cuenta Diseños y estudios de geotecnia y civil (7542080003).</p>		
<p>7540140003                      Reparación cambio revestimiento</p>	<p>Sobre las necesidades de haber ejecutados estas actividades y de continuar realizándolas, estas se encuentran alineadas a la norma ASME B31.8S “Gestión de integridad de sistemas de gasoductos” y establece que dentro de las 9 amenazas que pueden afectar la integridad mecánica</p>		<p>Las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte están incluidas en las cuentas: 7540 ORDENES Y CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES, si los mantenimientos son realizados a terrenos 754006 Mantenimiento terrenos. si los mantenimientos son realizados a las</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 152

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>de un gasoducto están las amenazas de “Corrosión interna y externa”, donde ambas amenazas son dependientes de la variable tiempo. Esta norma acepta como respuesta y mitigación de estas dos amenazas a los métodos de reparación: Rehabilitación de recubrimientos e Instalación de camisas compuestas. Teniendo en cuenta que organizaciones como la Asociación Nacional de Ingenieros de Corrosión (NACE por sus siglas en inglés) definen a los recubrimientos como uno de los principales sistemas de protección (Barrera) contra la corrosión y con ellos se evitan fallas y se garantiza la continuidad segura del transporte de gas.</p> <p>Gran parte de la infraestructura de TGI se encuentra enterrada lo cual genera que el recubrimiento se encuentre expuesto a las variables del medio ambiente que pueden afectar su desempeño y que pueden desencadenar una falla en la tubería. Dentro de las variables se encuentran las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suelo (PH y resistividad)</li> <li>- Las del medio ambiente (humedad, temperatura, concentraciones de cloruros, sales ferrosas, etc)</li> <li>- Las asociadas a los sistemas de protección catódica de la misma tubería (Altos potenciales)</li> <li>- Las asociadas a los sistemas de protección catódica de tuberías de</li> </ul>		<p>redes: 754007 Mantenimiento líneas, redes y ductos. La metodología incluye una señal de incentivos donde el valor reconocido en CAPEX incluido en los cargos incluye las reparaciones por el periodo de VUN.IS</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 153

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>terceros cercanas</p> <p>Estas variables implican un amenaza permanente que pueden generar daños sobre la tubería y que son gestionadas a través de los gastos relacionados en esta cuenta, que previenen falla e impactos en la continuidad del transporte, estas actividades de prevención son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspección directa de la tubería y valoración de defectos de corrosión interna y externa</li> <li>• Restauración de puntos específicos donde se deterioró el recubrimiento para evitar afectación de corrosiones</li> <li>• Reparaciones mediante camisas de refuerzo no metálico</li> <li>• Valoración de defectos en campo</li> <li>• Excavaciones para verificar condición de daños en la tubería</li> <li>• Obras civiles requeridas para la atención de defectos de corrosión interna y externa de la tubería.</li> </ul> <p>Todas estas actividades fueron y serán necesarias para dar continuidad al transporte seguro de gas natural y mitigar las amenazas de corrosión interna y externa. En cuanto a conceptos asociados a CAPEX de inversión incluídos en esta cuenta, TGI informará a la Comisión los valores respectivos, de ser el caso.</p>		
<p>7570900000 Otros contratos Diseños y estudios Sacada y Telecomunicaciones</p>	<p>La cuenta otros contratos corresponde a la prestación de servicios de ingeniería especializados, orientados al mantenimiento, diagnóstico, desarrollos y programación de los sistemas de</p>		<p>Las cuentas de “Otros” u “Otras” no se consideran en la remuneración debido a que no permiten identificar claramente hechos económicos que se puedan atribuir a la prestación del servicio.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 154





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			de incentivos donde el valor reconocido en CAPEX incluido en los cargos incluye las reparaciones por el periodo de VUN.
7542080005 Diseños y estudios medición	<p>La cuenta “diseños y estudios de medición”, incluye el presupuesto para atender otros requerimientos de gestión de mediciones. Entre estos requerimientos se encuentran los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Afiliaciones y suscripciones, de donde se ejecutan los recursos para cubrir la cuota anual de sostenimiento del CNO gas.</li> <li>o Contrato de servicio de ingeniería relacionado con Flowcal, actividad que contempla la consolidación y validación mensual del balance de gas.</li> <li>o Contrato de vulnerabilidades, a través del cual se está desarrollando las iniciativas de control de vulnerabilidades y riesgo de fraude en la infraestructura de TGI.</li> </ul> <p>Los anteriores son necesarios para la operación de sistema y por tanto deberían estar reconocidos.</p>		<p>Estas erogaciones relacionadas con afiliaciones son remuneradas en el concepto 511121 Impresos, publicaciones, suscripciones y afiliaciones.</p> <p>Las erogaciones relacionadas con asesorías técnicas son remuneradas en el concepto 754207 Asesoría técnica</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 156



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	cinco (5) por ciento (%) de incremento sobre el valor regulatorio del periodo anterior.		
Análisis de cuentas regulatorias AOM del Anexo 4	El sistema de cuentas especificado en el Anexo 4 de la RES 160 para declarar AOM históricos, no presenta como problema la gran apertura de los costos en sí , sino la gran rigidez fijada de antemano en las partidas a considerar y cuáles se reconocen o no, sin un análisis explícito de la razonabilidad del costo. La contabilidad en general posee información limitada al valor del egreso devengado y no permite apreciar cual es la información de soporte en precios y cantidades, y si son valores razonables o eficientes a reconocer. Por ejemplo, para el rubro personal, de antemano no se reconoce el sub-rubro “bonificaciones”, a pesar de que puede ser muy razonable para la transportista establecer conceptos del sueldo variables por resultados o cumplimiento de objetivos, que incentiven a la eficiencia a los empleados. Lo que se sugeriría hacer es analizar por detrás del número devengado de personal, la cantidad de empleados por nivel y el sueldo total promedio con todos los		Respecto a la remuneración y beneficios a empleados los conceptos reconocidos se ajustan a lo dispuesto a las leyes vigentes. Es necesario incluir el formato estándar en el anexo 4 debido a que esto permite un análisis objetivo en igualdad de condiciones para todos los agentes transportadores.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 158

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>conceptos que lo componen para juzgar la razonabilidad de la cantidad y el precio. Adicionalmente, tal como se menciona previamente, está basado en costos históricos y no prospectivos. (Ver documento 20210604_Arthur D Little_Naturgas_RemuneracionCREG_AOM_v7.4)</p>		
<p>Pesificación e indexación bajo nueva resolución 2020</p>	<p>Los AOM ya estaban pesificados y considerados de manera simplificada bajo la resolución 2010, con lo cual, con la nueva resolución 2020 se mantiene el esquema en relación a la moneda utilizada.</p> <p>Para definir la tarifa por capacidad fija que los retribuye, se ajustan los costos históricos y el “cap” regulatorio del periodo anterior por IPC, y se indexan una vez al año las nuevas tarifas por IPC también.</p> <p>En este aspecto, la crítica es que la inflación de costos de una transportista es función de varios costos con la naturaleza de una polinómica, con ponderaciones iguales al peso de cada costo real en el total y estimaciones de los índices de precios representativos de cada componente. Por ejemplo, se pueden tomar ítems como personal, materiales, energía, servicios contratados y otros, y sus pesos relativos e índices de precios más representativos para cada componente. Tal vez, a diferencia de las inversiones la distorsión generada por el uso de inflación doméstica simplificada puede</p>		<p>Como lo menciona la mayoría de los costos de AOM están relacionados con la inflación de doméstica el cual se considera un indexador válido que se utiliza en general en las metodologías de remuneración por tanto no se acepta el comentario.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 159



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>gasoducto.                      En este sentido, el aumento del intervalo del periodo de inspección de cinco (5) a seis (6) años ocasionaría una reducción de los costos anuales que el transportista pudiera dedicar y además potencialmente incrementaría los AOM por mantenimiento/repares.(...) De acuerdo con la norma NTC5747 y en línea con el estándar ASME B31.8S, para poder extender a 10 años el intervalo de re inspección el operador debe reparar los gasoductos a un nivel de 1,39 veces la máxima presión de operación como mínimo. De lo contrario, si el operador elige reparar, una vez corrida la herramienta inteligente, todas las indicaciones de la herramienta que fallan por debajo de 1,25 veces la máxima presión de operación, entonces el intervalo de re inspección es cada 5 años. (Ver documento 20210604_Arthur D Little_Naturgas_RemuneracionCREG_AOM_v7.4)</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 161

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Evaluación del periodo de re-inspección con raspadores inteligentes</p>	<p>Factor de diseño y factor de seguridad Cada tubería se diseña con un factor que permite distanciar la tensión producida por la presión de operación de la máxima tensión resistente propia de cada material, denominada “tensión mínima de fluencia especificada” (SMYS por sus siglas en ingles). En el estándar europeo el factor de diseño en clase 1 división 1 para gas natural es de 0,83 mientras que en el estándar norteamericano el factor es de 0,80. Vale decir se puede operar hasta 83 % de la tensión mínima de fluencia en Europa pero hasta 80% en USA. Esto implica que el factor de seguridad para ambos casos es diferente: En el caso europeo es <math>100\% \text{ smys} / 83\% = 1,20</math> En el caso americano es <math>100\% \text{ smys} / 80\% = 1,25</math> Para tuberías que operan al 72% de la SMYS el factor resultante es <math>= 100\% \text{ smys} / 72\% = 1,39</math> Por esta razón es que hay dos límites usuales en la industria para reparar defectos en gasoductos. El factor de seguridad 1,39 está implícito en el cálculo de presión segura del método clásico de ASME B31.G al igual que las tablas del nivel 0 de dicho estándar. Cuando un defecto reportado por la herramienta de inspección interna, tenga una tensión de falla superior a 1,25 veces la máxima tensión de operación,</p>		<p>Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores cada 5 años de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747. Se debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 162



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>es aceptable para seguir en operación. Si el defecto tiene una tensión de falla menor a 1,25 veces la tensión de operación se debe reparar; de este modo se reestablece el factor de seguridad con el cual fue diseñada la tubería.</p> <p>Sin importar los restantes factores de diseño, la practica internacional es la de conservar este factor de seguridad como mínimo para todas las clases de trazado, al menos que el código o estándar local establezca otro criterio. En el caso del estándar ASME B31.8s y de la norma colombiana NTC 5747 el hecho de pasar el intervalo de re inspección de 5 a 6 años implica cambiar el criterio de reparación de 1,25 a 1,39 veces la presión calculada de falla de cada defecto. (Ver documento 20210604_Arthur D Little_Naturgas_RemuneracionCREG_AOM_v7.4)</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 163

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Evaluación del periodo de re-inspección con raspadores inteligentes</p>	<p>Consideramos por lo expuesto en el presente reporte que el cambio propuesto por la CREG de pasar el periodo de re inspección de 5 años a 6 años implica un impacto en los costos de mantenimiento del operador ya que implica cambiar la prescripción de reparar a un nivel de presiones de falla más alto en lugar de reparar a 1,25 como se indica en el periodo de re inspección de 5 años. Esto impacta a todos los gasoductos, independientemente del diámetro, por lo que los gasoductos mayores a 3 pulgadas entran dentro de los mismos periodos de re evaluación de integridad o re inspección. Dentro de las mejores prácticas de la industria se puede ver que la normativa para el gerenciamiento de integridad de gasoductos está mudando hacia sistemas basados en riesgos o, dicho de otro modo, basados en performance. Es esta nueva modalidad los operadores tienen obligación de integrar toda la data de construcción, operación e inspecciones de los gasoductos y establecer mediante un análisis de riesgos cuales son las medidas mitigadoras de dichos riesgos de forma tal de poder establecer con propiedad que se debe reparar, que se debe modificar y cuando volver a evaluar la integridad (periodo de re inspecciones). (Ver documento 20210604_Arthur D Little_Naturgas_RemuneracionCREG_AOM_v7.4)</p>		<p>Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores cada 5 años de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747. Se debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 164



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>mantendrá. Podría directamente considerarse un AOM igual al valor del activo multiplicado por la tasa WACC, o llamarlo explícitamente como una retribución al activo. A los fines de la fórmula tarifaria sería lo mismo, ya que el ingreso la transportista lo obtendría ya sea como retribución a la inversión o al AOM.</p> <p>Si la transportista hizo la inversión en el terreno o inmueble, a pesar de que no deprecie, si tiene que entregar el activo al final de la concesión, sería razonable considerar adicionalmente también una depreciación para retribuir la inversión, o no considerar un ingreso al final de la concesión.</p>		
Porcentaje óptimo de reconocimiento anual sobre el valor de inmuebles y terrenos	<p>Si la transportista alquila el terreno o el inmueble</p> <p>La buena práctica internacional sería considerarlo un AOM y reconocer un precio razonable o eficiente de un alquiler de un activo necesario para prestar el servicio. Se deberían tomar referencias de mercado</p>		Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz
Porcentaje óptimo de reconocimiento anual sobre el valor de inmuebles y terrenos	<p>El caso colombiano</p> <p>En el caso colombiano, la regulación se debería adaptar a esta buena práctica internacional. No encontramos fundamento teórico o conceptual en proponer en la Resolución 2020 fijar una retribución igual al costo de endeudamiento de la WACC multiplicado por valor catastral del inmueble.</p> <p>Si fue una inversión realizada por la</p>		Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 166

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>transportista y mantendrá su posesión al final de la operación y no deprecia, sería razonable obtener una WACC total del negocio de transporte de gas sobre el valor del activo. En el caso de tratarse de inmuebles o terrenos que se alquilan, el AOM reconocido podría ser el valor de mercado del inmueble (o catastral si la distorsión no es muy alta entre valor catastral y de mercado) por la tasa de 12,7 % anual que surge del cap a los precios de alquileres determinado por la ley colombiana del 1 % mensual acumulado.</p>		
	<p>Arthur D. Little considera fuertemente inconveniente la aplicación de la Resolución 2020, inclusive de manera parcial, para fijar nuevas tarifas de transporte, ya que considera bases históricas para la retribución de los AOM y además establece un tope porcentual para su actualización que desconoce la variabilidad intrínseca de los costos de operación y mantenimiento de los activos de transporte de hidrocarburos en el tiempo. Cabe destacar que las mejores prácticas internacionales consideran un criterio de AOM prospectivo para la definición de las tarifas. De no implementarse la recomendación prospectiva en el corto plazo, se recomienda mantener la metodología vigente definida en la Resolución CREG 126 de 2010 de modo de dar continuidad a la señal regulatoria que recibieron los</p>		<p>Se aclara que</p> <p>i) La metodología de remuneración de transporte ha tenido dos consultas mediante la CREG 090 de 2016 y la CREG 160 de 2020 donde se ha recibido más de 700 comentarios a partir de los cuales se ha hecho una amplia revisión de los temas no se observa adecuado hacer una nueva consulta.</p> <p>ii) La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 167



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>genéricos, la aplicación de un tope de este tipo implica un alto riesgo de distorsión y aumento de la brecha que pudiera existir. Consideramos el 5% un valor arbitrario sin correlación o explicación en base a cómo han evolucionado o se espera que evolucionarán los AOM en el futuro. Entendemos no tiene ningún fundamento conceptual definir un valor fijo de 5 % del AOM regulatorio del periodo anterior para el futuro.</p>		
<p>Evolución de costos reales vs. regulatorios y tope porcentual</p>	<p>Los AOM de transporte de hidrocarburos presentan variaciones significativas a lo largo del tiempo por factores o propiedades del mismo ducto y por condiciones del ambiente y contexto en el cual operan los ductos. El ejercicio que se incluye en este informe sobre la evolución del costo real vs. El costo regulatorio es un ejercicio teórico ya que no se dispone de información detallada de AOM real y regulatorio real de las transportadoras. De todas formas, podemos afirmar que, si el método “DEA” utilizado originalmente fijó valores diferentes de los reales, y si los AOM tienen crecimientos en términos reales – lo cual es altamente probable ya que no se trata de costos fijos- es esperable que ambas series (AOM real vs. AOM regulatorio) sean divergentes en el tiempo en forma creciente.</p>		<p>Se aclara que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) los valores considerados en la base tarifaria actual a partir de la aplicación de la Resolución Creg 126 de 2010 son los valores eficientes.</li> <li>ii) La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado.</li> </ul>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 169

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Evolución de costos reales vs. regulatorios y tope porcentual	<p>Consideramos no apropiada la definición de un “cap” o tope en ningún caso, ya que puede crear o aumentar un “stress” regulatorio, perjudicando la eficiencia del sistema y la capacidad de las empresas transportistas de prestación del nivel adecuado de servicio y la integridad del sistema de transporte en el largo plazo. Recomendamos la resolución del “stress” o brecha regulatoria de AOM actual, provocada por distorsiones en la base y los mecanismos de ajuste para generar un sendero OPEX en el tiempo virtuoso que maximice la eficiencia asignativa y productiva en el tiempo. En un sistema tarifario más eficiente, de tipo prospectivo, el aumento no debería tener un “cap” y la variación debería ser función del aumento o disminución que prevean los costos prospectivos. De no poder implementarse la recomendación prospectiva en el corto plazo, se recomienda mantener la metodología vigente definida en la Resolución CREG 126 de 2010 de modo de dar continuidad a la señal regulatoria que recibieron los agentes del sector, por ser menos distorsiva que la Res160.. La Resolución CREG 126 de 2010, a pesar de basarse en costos históricos es menos distorsiva que la resolución 160 de 2020, ya que no posee la rigidez del Anexo 4 y al menos permite que el “cap” esté más influenciado en el tiempo por el costo real observado en caso que el valor regulatorio anterior posea distorsiones.</p>		<p>Se aclara que:</p> <p>i) los valores considerados en la base tarifaria actual a partir de la aplicación de la Resolución Creg 126 de 2010 son los valores eficientes.</p> <p>ii) La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 170



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Base de costos AOM a utilizar para definición de tarifas</p>	<p>Dada la fórmula para fijar el AOM regulatorio por resolución del año 2010 y los cambios que se proponen por resolución 2020, que mantiene la utilización de bases históricas de costos, existe una alta probabilidad de desalineación de AOM regulatorio de los valores eficientes proyectados. Recomendamos la utilización de costos prospectivos partiendo de costos históricos pero haciendo ajustes razonables por precio y cantidad: nuestra recomendación para la regulación específica de AOM es la de considerar costos prospectivos partiendo de costos históricos pero haciendo o permitiendo realizar ajustes razonables por variaciones de precios/costos unitarios o de recursos y variaciones de cantidades o niveles de actividad necesarias para una operación y mantenimiento eficiente de los ductos.</p>		<p>Un cambio como el propuesto deberá ser objeto de evaluación futura para determinar su razonabilidad y viabilidad frente a lo existente u otros esquemas.</p>
<p>Base de costos AOM a utilizar para definición de tarifas</p>	<p>Bajo un esquema tarifario de “Price cap” o “Revenue Cap” siempre se utilizan costos/gastos de operación (OPEX) prospectivos, el costo histórico sólo es una referencia que ayuda a la realización de la prospección/proyección de los mismos. Los sistemas prospectivos se aplican de forma global y abarcativa y de utilizarse este esquema, se deberían incluir todos los conceptos de AOM con un criterio prospectivo, sin limitaciones. Una aplicación de prospectiva parcial, preservaría distorsiones y por lo tanto ineficiencias en parte de los costos y</p>		<p>Un cambio como el propuesto deberá ser objeto de evaluación futura para determinar su razonabilidad y viabilidad frente a lo existente u otros esquemas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 171

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>además agregaría complejidad en la prospección y trazabilidad de los mismos en los sistemas de costos de las empresas transportistas. El criterio prospectivo, como hemos comentado anteriormente, consiste en proyectar los diferentes conceptos del AOM partiendo como elemento de análisis de los valores históricos en función de la cantidad y los precios proyectados que se consideren razonables o sean justificables por el transportista.</p>		
<p>Base de costos AOM a utilizar para definición de tarifas</p>	<p>La proyección o prospección se puede proyectar al horizonte del periodo entre revisiones tarifarias, si el periodo por ejemplo es de 5 años, 5 años, o a fin de concesión e ir ajustando cada 5 años la proyección realizada. En general, esto está relacionado por la práctica de cada caso/experiencia de cómo se construye el valor presente neto para el transportista para la fijación de la tarifa que se aplicara por un periodo determinado.</p> <p>La utilización de costos/AOM prospectivos significaría un cambio radical respecto a la práctica histórica en el caso Colombiano. Esto requeriría la realización de modelos prospectivos con detalle, premisas de operación y de inversión y proyecciones económico-financieras de los transportistas. Además, requeriría esfuerzo de análisis y evaluación por parte de la CREG en diversas instancias y un alto nivel de</p>		<p>Un cambio como el propuesto deberá ser objeto de evaluación futura para determinar su razonabilidad y viabilidad frente a lo existente u otros esquemas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 172



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Mecanismo de indexación de tarifas</p>	<p>Se sugiere el reemplazo del IPC para indexar tarifas que retribuyen a AOM por una polinómica de precios con ponderaciones fijas e índices de precios representativos de publicación reconocida.</p> <p>Se sugiere la evaluación de una mayor asiduidad en la indexación de las tarifas que retribuyen a la inversión y a los AOM cada 6 meses o tiempo variable por “gatillo” si <math>IPC \text{ o } IPP &gt; x \%</math>.</p> <p>Una indexación estrictamente vinculada a la inflación de Colombia expone a las empresas transportistas a riesgos altos en su ecuación económico-financiera, debido a que gran cantidad de rubros de costos de sus actividades están vinculados a moneda extranjera y a factores externos que no dependen de la inflación doméstica.</p>		<p>Al analizar la composición del AOM se considera que el IPC es un indexador adecuado.</p>
<p>Reconocimiento anual sobre terrenos e inmuebles</p>	<p>Recomendamos que, para los activos propios invertidos en terreno e inmuebles, tal como internacionalmente para industrias reguladas se observa una tendencia generalizada, retribuirlos al costo de capital (o WACC) del negocio de transporte de gas natural igual que al resto de los activos invertidos. Si existe una depreciación del activo en el tiempo, o corresponde entregarlo al Estado al fin de la operación, debería retribuirse adicionalmente una depreciación.</p> <p>En el caso de alquileres pagados por la transportista, en términos ideales, se debería evaluar la razonabilidad y eficiencia para ser reconocidos por el regulador. En este caso de alquileres</p>		<p>Se reconoce un costo de financiamiento y la referencia es el costo de deuda, el negocio es transporte de gas natural y no finca raíz</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 174

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>sería razonable entonces volver a lo determinado por la resolución 2010 de considerar un 12,7 % (que surge del precio máximo de la ley de alquileres de Colombia) del valor catastral de los activos.</p>		
<p>Periodo de re-inspección con raspadores inteligentes</p>	<p>La recomendación para los raspadores inteligentes es la no fijación de periodos estrictos entre inspecciones y/o su correspondiente reconocimiento de costos asociados y que la tarifa de AOM refleje un nivel de gestión de las fallas proyectado razonable o eficiente (raspador y otros) acordado con la CREG, tanto dentro de un criterio prescriptivo o por performance. El cambio de periodo de re-inspección implica, para el operador, a efectos de mantener el mismo nivel de confiabilidad, efectuar mayor cantidad de excavaciones de exploración y probablemente más reparaciones hasta nivelar el nivel de actividad de reparaciones con el nuevo periodo de re-inspecciones.</p>		<p>Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores cada 5 años de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747. Se debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 175

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Periodo de re-inspección con raspadores inteligentes</p>	<p>Idealmente, la tarifa, tanto se trate de un criterio performance o prescriptivo debería permitir cubrir todos los AOM en los que se incurran para esa gestión juzgada como eficiente o razonable por el regulador. En este sentido, la predeterminación de un periodo de inspección ya sea de cinco (5) o de seis (6) años no necesariamente cubrirá los costos recomendables para mantener la funcionalidad e integridad de los ductos en el largo plazo. En el caso colombiano, la tarifa debería reflejar dentro de lo posible los AOM por raspador y de otros servicios de mantenimiento que se espera razonablemente que existirán de manera prospectiva en cada tramo del gasoducto. En este sentido, el aumento del intervalo del periodo de inspección de cinco (5) a seis (6) años ocasionaría una reducción de los costos anuales que el transportista pudiera dedicar y además potencialmente incrementaría los AOM por mantenimiento/repificaciones. En términos financieros, solo en primera instancia, si las transportistas se ajustan a la realización de raspado inteligente cada seis (6) años sería neutro en la ecuación económico-financiera del operador.</p>		<p>Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores cada 5 años de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747. Se debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 176

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Periodo de re-inspección con raspadores inteligentes	De todas formas, existe un impacto directo, por el espaciamiento entre las corridas de raspador, en el número de indicaciones que se reportan sin margen de seguridad adecuado y por consiguiente en el número de excavaciones de investigación a realizar en el periodo correspondiente hasta la próxima inspección interna. Este espaciamiento implica rehacer en periodos de seis (6) años, los planes de inspección y las excavaciones que antes se planeaban a cinco (5) años, lo que implica mayor nivel de gasto por las excavaciones debido a la menor cantidad de inspecciones.		Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores cada 5 años de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747. Se debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.
Periodo de re-inspección con raspadores inteligentes	Es práctica común en la regulación de la industria del transporte por tuberías a nivel internacional que el transportista proponga sus programas de inspección y mantenimiento relacionados con la integridad de los activos en el corto y el largo plazo, los cuales son evaluados por cada regulador. Lo más razonable sería que según la situación de cada tramo de gasoducto se reconozca un plan de raspador inteligente proyectado según un plan de mantenimiento para dar una adecuada confiabilidad, y que exista un reconocimiento tarifario según la exigencia de las normas técnicas adoptadas saliéndose de una prescripción que pocas veces se ajusta a las necesidades de un mantenimiento óptimo de la integridad de los gasoductos.		Se incluirá un ajuste para que se reconozcan las corridas de raspadores cada 5 años de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma NTC 5747. Se debe presentar a la CREG un informe ejecutivo de los resultados de cada corrida.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 177

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Traslado a tarifa de AOM de otros costos no gestionables</p>	<p>Recomendamos ampliar el mecanismo de “pass through” contemplado en la Resolución de 2020, que actualmente reconoce gastos variables en combustibles y energía eléctrica para compresión, a otros conceptos no gestionables por las transportistas vinculados a nuevos impuestos, tasas y contribuciones. Consideramos que este mecanismo se puede implementar mediante revisiones extraordinarias actualmente contempladas en la normativa, o bien desarrollar una metodología reglamentada. De esta forma se lograría implementar cambios entre las revisiones tarifarias de 5 años y reducir el riesgo asumido por las empresas transportistas. Adicionalmente consideramos que CREG debería reconocer dentro de los AOM conceptos no contemplados al momento de las revisiones tarifarias.</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de price cap se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado.</p>
<p>Implicaciones en relación con el AOM.</p>	<p>Como se ha explicado en este documento, el nivel del AOM es creciente en función de la antigüedad de los activos. Dado que la regulación no ha tenido en cuenta este factor, los gastos de mantenimiento, de no recuperarse con este componente, pueden ser considerados por los agentes como inversiones que se recuperan al final de la vida útil cuando el activo es revalorado a su costo de oportunidad. El riesgo de remuneración depende de la vida útil real del activo y no de la vida útil ficticia asignada por la CREG en el pasado. El cambio metodológico puede acelerar</p>		<p>La remuneración de transporte de gas natural es una metodología por incentivos de Price cap. se considera que se deben dar señales de eficiencia en este caso al AOM y la acotación es la señal que se estructuró para el AOM. Asimismo, en la propuesta ajustada de la metodología se incluye la posibilidad para que la Comisión pueda realizar una revisión de los valores de AOM más altos a la señal de eficiencia siempre y cuando estos sean debidamente justificados, lo cual podría tener en cuenta cualquier rezago relevante del pasado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 178



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>el deterioro de los activos puesto que ya no existe la expectativa de recuperar parte de estos costos en bases tarifarias futuras. Esto puede ser particularmente relevante en activos que se incorporaron en el RAB inicial a valor en libros y cuya vida útil es anterior a la tarifa aprobada mediante el código de petróleos.</p>		
<p>Rubros relacionados con los beneficios del personal administrativa y operativo                      510790 Otras primas                      510805 Gastos deportivos y de recreación                      510204 Gastos médicos y drogas                      510205 Auxilio y servicios funerarios                      510290 Otras contribuciones imputadas                      510390 Otras contribuciones efectivas                      510301 Seguros de vida                      510308 Medicina prepagada                      750515 Primas extralegales                      750517 Otras primas                      750533 Costos deportivos y de recreación                      750579 Aporte fondos mutuos de inversión                      750541 Costos médicos y</p>	<p>En las cuentas relacionadas anteriormente, se cargan los beneficios extralegales que le reconoce Promigas a sus trabajadores, considerando los dos contratos colectivos vigentes. Estos contratos surgieron de procesos de negociación colectiva, que, durante muchos años, la empresa ha venido sosteniendo con sus empleados. Estos son:</p> <p>i. Con trabajadores no sindicalizados: un pacto colectivo, figura legal que es regulada por el artículo 481 del Código Sustantivo de Trabajo.</p> <p>ii. Con trabajadores sindicalizados: un laudo arbitral (figura legal regulada por los artículos 461, 467 del Código Sustantivo de Trabajo) que fue emitido por un tribunal de arbitramento, en donde no fue posible un acuerdo directo, y se resolvió de conformidad a las normas laborales vigentes. En Colombia, la negociación colectiva es un derecho legal y constitucional, por medio del cual los trabajadores pueden mejorar sus condiciones laborales, presentando peticiones a sus empleadores. Por lo tanto, en la mayoría</p>		<p>Se aclara que las erogaciones: Sueldo, Jornales, Horas extras y festivos, Sueldo por comisiones al exterior, Auxilio de transporte, Salario integral, Subsidio de alimentación acorde al formato están reconocidas.</p> <p>Respecto a la remuneración y beneficios a empleados los conceptos reconocidos se ajustan a lo dispuesto a las leyes vigentes.</p> <p>Adicionalmente se incluyó en el Anexo 4 una lista indicativa de erogaciones (R=1*) que podrán ser consideradas en la remuneración siempre y cuando correspondan a convenciones colectivas suscritas previo a la expedición de la presente Resolución y sean revisadas por el Auditor que designe la Comisión, el agente deberá entregar los soportes y las explicaciones requeridas, adicional a ello deberá expedirse certificación firmada por el representante legal, contador público y revisor fiscal para cada vigencia donde conste el valor de cada una de las partidas solicitadas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 179

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
drogas 750543 Otros auxilios 750570 Auxilios y servicios funerarios 750580 Medicina prepagada	de las empresas, se cuentan con contratos colectivos que regulan las relaciones colectivas y los beneficios extralegales. Al ser estos, acuerdos entre las partes, son de obligatorio cumplimiento, por lo que no es posible su modificación o eliminación de manera unilateral por la empresa, y el no reconocimiento de su contenido, puede acarrear multas por parte del Ministerio de Trabajo de 1 a 5000 SMMLV. Cabe resaltar que conceptos como las pólizas de salud, los gastos médicos, los gastos de drogas, auxilios, seguros de vida, costos deportivos y recreación, entre otros, hacen parte de los beneficios más representativos dentro de las empresas del sector Oil and Gas, de acuerdo con el último estudio de beneficios realizado por Promigas en el año 2015. Estos beneficios, además de impactar positivamente el bienestar de la organización en la atracción y retención de talento, apalancan y garantizan el progreso y la sostenibilidad de la empresa, aspectos que redundan en la calidad y la continuidad de la prestación del servicio.		
Rubros relacionados con bonificaciones de personal 510119 Bonificaciones 750520 Bonificaciones	En el último estudio de beneficios realizado por Promigas en el año 2015, se evidencia que la compensación variable es considerada una buena práctica implementada por las empresas de Oil and Gas a nivel nacional e internacional, las cuales cuentan con sistemas de bonos variables dentro de su mix de compensación. Este tipo de		Respecto a la remuneración y beneficios a empleados los conceptos reconocidos se ajustan a lo dispuesto a las leyes vigentes.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 180

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>esquemas, que dependen del desempeño y de la consecución de los objetivos estratégicos de la organización, ha sido un elemento clave tanto para aumentar la motivación y el rendimiento del equipo de trabajo, como para el logro de las metas y la excelencia en la prestación del servicio.</p>		
<p>Rubros relacionados con equipos de computación, comunicación y transporte                      511118 Arrendamiento operativo                      5111180140 Arriendo equipo de oficina                      5111180150 Arriendo maquinaria y equipo                      5111180160 Arriendo equipo computación y comunicación                      5111180173 Arriendo vehículo                      5111180180 Arriendo Flota y Equipo de Transporte                      751705 Equipo computación y comunicación                      7517050200 Arriendo equipo computación y comunicación                      751707 Flota y equipo de transporte                      7517070200 Arriendo vehiculo</p>	<p>El no reconocimiento de estos rubros implicaría no contar con los equipos requeridos para garantizar la prestación del servicio.</p>		<p>Se revisó las erogaciones y se incluyeron los códigos: 511118 Arrendamiento operativo, 751701 Otros terrenos, 751702 Construcciones y edificaciones, 751703 Maquinaria y equipo, 751704 Equipo de oficina, 751705 Equipo de computación y comunicación, 751706 Equipo científico, 751707 Flota y equipo de transporte.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 181



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Rubros relacionados con otros costos y gastos generales</p> <p>511190 Otros gastos generales</p> <p>751090 Otros costos generales</p> <p>5111900100 Otros servicios</p> <p>7510900140 Compras y gastos menores</p> <p>5111900110 Trámites y licencias</p> <p>7510900300 Servicio de correo y estampillas</p> <p>5111900245 Servicio de mensajería</p> <p>7510900330 Licencias de software</p> <p>5111900260 Parqueaderos</p> <p>7510900460 Refrigerios</p> <p>7510900500 Alimentación y restaurante</p> <p>7510900600 Parqueaderos</p> <p>7510901700 Trámites y licencias</p> <p>7510901820 Bodegaje</p>	<p>En los otros costos y gastos generales se contabilizan una variedad de conceptos, como lo son la amortización de las licencias de software, los servicios de correo, la mensajería, los parqueaderos, los refrigerios, el bodegaje de materiales, equipos y herramientas, entre otros conceptos, que indudablemente son necesarios para desempeñar las diferentes labores administrativas y operativas involucradas en la prestación del servicio.</p>		<p>Se aclara que:</p> <p>a) Las cuentas de “Otros” u “Otras” no se consideran en la remuneración debido a que no permiten identificar claramente hechos económicos que se puedan atribuir a la prestación del servicio.</p> <p>b) las erogaciones relacionadas con afiliaciones son incluidas en el concepto 511121 Impresos, publicaciones, suscripciones y afiliaciones.</p> <p>c) Las erogaciones relacionadas con asesorías técnicas son incluidas en el concepto 754207 Asesoría técnica.</p> <p>d) Las erogaciones relacionadas con software son incluidas en el concepto 530402 Software.</p> <p>e) Las erogaciones relacionadas con bodegaje son incluidas en el concepto 511156 Bodegaje.</p> <p>f) Las erogaciones relacionadas con servicio de mensajería y estampillas son incluidas en el concepto 751037 Transporte, Fletes y Acarreos.</p> <p>g) Las erogaciones relacionadas con servicio de trámites y licencias son incluidas en el concepto 751048 Licencias y salvoconductos.</p> <p>h) el resto de los rubros se entiende que no están relacionados directamente con la prestación del servicio.</p>
<p>Rubros relacionados con impuestos</p> <p>756590 Otros impuestos</p> <p>7565900100 Otros impuestos</p> <p>7565900120 Estampilla pro Universidad</p>	<p>Se contabilizan en el concepto de “otros impuestos” una variedad de obligaciones tributarias instituidas por el Estado. La no remuneración de estos rubros en la tarifa implicaría que el transportador no recupere dichas obligaciones impositivas, considerando</p>		<p>Se aclara que:</p> <p>a) la erogación 512090 Otros impuestos no se consideran en la remuneración debido a que no permiten identificar claramente hechos económicos que se puedan atribuir a la prestación del servicio. en su lugar se creó el código 512037 impuestos</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 183

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>7565900130 Impuesto alumbrado publico                      7565900200 Estampillas departamentales y municipales                      7565900300 Impuestos a las ventas no descontable                      7565901000 Industria y comercio                      7565906000 Impuestos asumidos                      7565909000 Descuento IVA proyectos</p>	<p>que no es una opción valida para el transportador incumplir el pago de estos tributos exigidos por ley. Respetuosamente se solicita a la Comisión ajustar el Anexo 4 Resolución 160 de 2020, teniendo en cuenta que las cuentas contables que el regulador propone excluir son muy relevantes para la operación del transporte de gas, y en vez de ser una medida de eficiencia adoptada por la Comisión, puede resultar en una propuesta que coloca en riesgo la correcta prestación del servicio. Implementar una propuesta como esta, implicaría además de atentar contra la estabilidad que deben preservar las señales regulatorias, un cambio en las reglas del juego para el transportador, impactando la confianza de los agentes prestadores del servicio que esperan que el regulador mantenga sus promesas. Asimismo, se destaca que en el documento soporte de la metodología propuesta y en los considerandos de la Resolución 160 de 2020 no se encuentra un sustento sobre la exclusión de dichas cuentas.</p>		<p>territoriales estampilla                      b) Respecto al rubro estampilla prouniversidad.                      c) Respecto al Impuesto alumbrado público se crea el código 512038.                      d) Respecto al impuesto a las ventas no descontable: está incluido en 512018. Impuesto a las ventas, IVA no descontable                      e) Respecto a industria y comercio está incluido en el código 512009 Impuesto de industria y comercio.                      f) Respecto a los Impuestos asumidos y el Descuento IVA proyectos se considera que no es una gestión eficiente incluirlos para ser trasladados en los cargos.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 184



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	se lleva como menor valor del pasivo de NIIF 16, conforme a la NIIF 16.		
7517070002 Arrendamto Vehículos	Con la entrada en Vigencia de la NIIF 16, los arrendamientos se reconocen contablemente como un activo y un pasivo. Teniendo un efecto en el resultado en las cuentas de la depreciación y los gastos financieros.		Los arrendamientos estipulados en la NIIF 16 están remunerados y la amortización de que trata la mencionada norma internacional deben ser reportados en el concepto amortización arriendos.
7517900000 Otros Arrendamientos	Con la entrada en Vigencia de la NIIF 16, los arrendamientos se reconocen contablemente como un activo y un pasivo. Teniendo un efecto en el resultado en las cuentas de la depreciación y los gastos financieros. El valor que se reconcoe en esta cuenta, corresponde al pago al fondo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, por concepto de asignación de frecuencias de acuerdo a la Resolución 3307 de diciembre 12 de 2019. Expediente 97000458. DI Barrancabermeja - DII Gualanday - DIII Cagua Sabana		Los arrendamientos estipulados en la NIIF 16 están remunerados y la amortización de que trata la mencionada norma internacional deben ser reportados en el concepto amortización arriendos.
7542080000 Diseños y estudios	Diseño estructural, arquitectónico y eléctrico para ampliación bodega de Honda y diseños y Estudios para realizar la valoración técnica de los sistemas de transporte de gas, aplicando experiencia y las buenas prácticas utilizadas por empresas a nivel internacional.		Se considera que los diseños de unidades constructivas hacen parte del proyecto.
7540140000 Reparación LINEAS	Camisas de fuerzas. Repotenciamiento a la tubería posterior a herramienta de diagnóstico.		Ver respuesta anterior reparaciones.

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 186





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	para reporte por parte de los rpeadores.		
5330019900 Edificaciones	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto, sin embargo, si son depreciaciones DIFERENTES a depreciaciones de plantas, ductos y túneles, estas se deben reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones.
5330049900 Maquinaria y Equipo	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto, sin embargo, si son depreciaciones DIFERENTES a depreciaciones de plantas, ductos y túneles, estas se deben reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones.
5330069900 Depreciación Muebles	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto, sin embargo, si son depreciaciones DIFERENTES a depreciaciones de plantas, ductos y túneles, estas se deben reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones.
5330079900 Depreciación Equipo de Comunicación	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto, sin embargo, si son depreciaciones DIFERENTES a depreciaciones de plantas, ductos y túneles, estas se deben reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones.
5345050100 Amortización derechos del Negocio	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por		Para el caso de las amortizaciones solo se deben reportar por separado las amortizaciones asociadas a intangibles (software, licencias), y arriendos; las demás

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 188

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpestandores.		amortizaciones se deben reportar agrupadamente en el concepto 530490-752090 Otras amortizaciones.
5803010000 Ajustes por diferencia en cambio Efect	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpestandores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803010100 Ajuste Diferencia Cambio Efectivo	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpestandores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803010200 F IELAH Diferencia cambio Efectivo y eq	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpestandores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803010500 Ajustes por diferencia en cambio Efect	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpestandores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803019900 Ajustes por diferencia en cambio Efecti	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 189

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	para reporte por parte de los rpeadores.		
5803020000 Ajustes por diferencia en cambio Deudo	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803020500 Dif cambio CR préstamos Vinc economi	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803020700 Dif en cambio credito IELAH	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803040000 Diferencia en Cambio Inversiones Renta	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120000 Variación T/C adquisición Bienes y serv	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 190

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	para reporte por parte de los rpeadores.		
5803120020 Dif Cambio Impuestos por pagar en COP	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120040 Dif Cambio Otras cuentas por pagar en C	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120100 Diferencia cambio Oblig laborales	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120120 Diferencia en Cambio otros anticipos	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 191

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5803120300 Diferencia cambio Pasivos estimados	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120500 Diferencia cambio Cuentas x pagar	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120600 Diferencia cambio Oblig laborales	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803120800 Diferencia cambio Pasivos estimados	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803139900 Ajust Por Difer En Cam Adquis Biene Y S	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 192

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5803240020 Dif Camb -Deuda Op Leasing COP	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803240050 Dif Camb -Intereses Op Leasing COP	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803240100 Ajuste Dif Camb -Interes L.P.Op F/mient int	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803330100 Ajuste Dif Camb Interes Deuda Públic Ext	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803360700 Diferencia cambio Inversiones	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 193

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5803900200 Otros activos Gastos por Dif. en cambio	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803900700 Dif en cambio Prima en colocación de Bo	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5803909900 Otros ajustes por diferencia en cambio	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5805269900 Administración de Fiducia	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5805360000 Comisiones y otros gastos bancarios	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 194





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5805900901 Activos de PPE – Costo Fcero Desmantela	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5805901600 Intereses actualizac pasivo derechos us	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5806040200 Pérdida metodo participación patrimonia Contugas	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5806040220 Pérdida Valoración Inv. TGI – Regasificadora	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5810339900 Perdida en baja de Propiedad, planta y	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 196

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5815930000 AJTE EJERC ANTERIORES - OTROS GASTOS GE	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
7515020000 Plantas, Ductos y Tuneles	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Estas erogaciones se deben reportar en el concepto 751501 Depreciación de plantas, ductos y túneles.
7515020100 Depreciación PPE – Desmantelamiento	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 751590 Otras depreciaciones.
7515040000 Maquinaria y Equipo	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 751590 Otras depreciaciones.
7515060000 Muebles, Enseres y Equipo de Oficina	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 751590 Otras depreciaciones.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 197

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
7515070000 Equipo de Comunicación y Computación	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 751590 Otras depreciaciones.
7515090000 Depreciación Equipos Transporte y T	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 751590 Otras depreciaciones.
7515100000 Depreciación Equipo de Comedor, Cocina	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 751590 Otras depreciaciones.
7520080000 Amortización Mejoras en Propiedad Ajena	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 752090 Otras amortizaciones.
5313010300 Impuesto Diferido Costo fiscal activos	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto.

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 198

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5314010100 Litigios Civiles	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto.
5330099900 Depreciación de Eq.de Comedor,Cocin	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones.
5330900000 Depreciación derechos de uso activos NIIF 16	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Esta erogación se debe reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones.
5801190100 Int. Op F/miento Interna L.P. Leasing	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5801310000 Deuda Pública Externa de Largo Plazo Bon	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 199

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5801400000 Int. Op F/miento Interna L.P. Vinculados	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lisa de códigos, cuentas para registrarlas. Se solictia por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5801400300 F IELAH Intereses PTMO SINDICADO COSTE	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lisa de códigos, cuentas para registrarlas. Se solictia por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5801400400 F IELAH Intereses CR subordinado	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lisa de códigos, cuentas para registrarlas. Se solictia por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5801400500 F IELAH Intereses CR subordinado	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lisa de códigos, cuentas para registrarlas. Se solictia por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5801400600 F IELAH Intereses PTMO SINDICADO BBVA E	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lisa de códigos, cuentas para registrarlas. Se solictia por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los rpeadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 200

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
5801900000 Otros intereses	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5802230000 Comisiones Deuda Pública Externa L. P. S	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5805590200 Perdida PA Fiducolombia TGI - Ocenssa	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5805900502 Costos transaccion emisión de bonos Mon	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.
5805900900 Costo amortizado opción compra BOMT	Estas cuentas si bien están excluidas, el anexo 4 de la Resolución 160 de 2020 no contienen en su lista de códigos, cuentas para registrarlas. Se solicita por lo tanto, o ajustar el anexo, o dejarlo libre para reporte por parte de los reportadores.		Las partidas asociadas al grupo OTROS GASTOS diferentes al ítem 582101 Impuesto sobre la renta y complementarios, deben ser reportadas en el concepto 582190 Otros gastos diversos.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 201





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En primer lugar, si bien entendemos el espíritu de la propuesta regulatoria de asignar el riesgo cambiario al transportador, al establecer tarifas en pesos, lo que es adecuado incluso para el generador térmico desde la óptica de reporte de información de costos de combustible en el esquema de auditorías, consideramos que esta propuesta de la Comisión debe evaluarse integralmente desde 2 enfoques: 1) desde la perspectiva del transporte como una actividad intensiva en capital cuyo financiamiento y mecanismos de coberturas usualmente se hacen en dólares; 2) considerar incluir en el análisis de riesgo cambiario las tarifas de suministro de gas, de tal forma de valorar que toda la cadena de gas natural tenga tarifas en pesos.</p>		<p>En materia de la remuneración de las inversiones en pesos o en dólares la cuestión es quién debe asumir el riesgo cambiario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red a cargo de la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas.</p> <p>Por otra parte, si bien es cierto que buena parte de la inversión en un gasoducto o en un compresor están en dólares, cuando en la metodología se reconoce ese valor en pesos, en ese momento para la empresa debería serle indiferente la moneda. En el caso de que la empresa haya escogido que la financiación es en dólares es ella quien debe asumir el riesgo cambiario. De hecho, si se continua con el riesgo cambiario en cabeza del usuario, nótese que si la empresa se financia en pesos, el usuario habría enfrentado un riesgo cambiario que no tendría justificación.</p> <p>Desde el punto de vista regulatorio, la pregunta sería si una actividad en competencia en Colombia puede o no cobrar a sus clientes en dólares. Es decir, en la economía hay actividades intensivas en bienes de capital que en los mercados internacionales se transan en dólares. La cuestión es, si hay competencia en ese mercado en Colombia, la empresa puede trasladarle el riesgo cambiario a sus clientes cobrando en dólares. En otras áreas de la economía, es normal que una firma a la hora de buscar financiamiento acuda a la banca o al</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 203

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>mercado de capitales local (i.e. en Colombia) o a la banca o mercado de capitales internacional. No sobra señalar que a diferencia de algunas economías que han abandonado su moneda local, en Colombia el peso es una moneda fuerte y en consecuencia una referencia de intercambio sólida para los agentes en la economía. En estos términos, las variaciones en los cargos del transporte originados en los movimientos en el dólar no son aceptables por los usuarios. Con respecto a si suministro debe estar o no en pesos colombianos, señalamos que esa discusión y análisis lo haremos en la regulación d actividad de suministro.</p>
<p>a) Para incluir en los cargos regulados los valores de (IAC)_t^a y (AOM)_t^IAC, el transportador deberá solicitar el ajuste tarifario un mes antes al cumplimiento de los períodos definidos en el Artículo 19 de la presente resolución.</p>	<p>Esta señal es posible mejorarla para que cuando entre en operación un IAC pueda el transportador cobrar un delta cargo mientras se calcula el costo definitivo. Para esto proponemos que la CREG valore la IAC con el modelo y defina un delta cargo que el transportador pueda aplicar.</p>	<p>a) Para incluir en los cargos regulados los valores de (IAC)_t^a y (AOM)_t^IAC, <u>el transportador aplicará el delta cargo definido por la CREG y deberá solicitar el ajuste tarifario un mes antes del cumplimiento de los períodos definidos en el Artículo 19 de la presente resolución. El delta cargo aplicará hasta cuando la CREG defina el valor eficiente en los términos de la resolución.</u></p>	<p>En el artículo 11 del proyecto se calcula el valor eficiente del activo para aumentar capacidad. Adicionalmente, se indica el esquema de 'cost sharing' que aplicará cuando se cuente con el costo real de la inversión.</p> <p>Por las anteriores elementos, y teniendo en cuenta que cada 2 años se podrán hacer los ajustes en los cargos, la Comisión considera que no es necesario el delta que sugiere la empresa.</p>

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 204

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Por tanto, para la aplicación del procedimiento de que trata el Artículo 37 de la presente resolución, el transportador podrá ofrecer cargos fijos y variables inferiores a los calculados según lo dispuesto en los numerales 18.1 a 18.9 de la presente resolución, dando cumplimiento en todos los casos al principio de neutralidad, en los términos de la Ley 142 de 1994.</p>	<p>Teniendo en cuenta la posibilidad que tiene los usuarios no regulados de pactar tarifas libres, proponemos que esta excepción este incluida.</p>	<p>Por tanto, para la aplicación del procedimiento de que trata el Artículo 37 de la presente resolución, el transportador podrá ofrecer cargos fijos y variables inferiores a los calculados según lo dispuesto en los numerales 18.1 a 18.9 de la presente resolución, dando cumplimiento en todos los casos al principio de neutralidad, en los términos de la Ley 142 de 1994. <u>A excepción de los Usuarios No Regulados que podrán pactar libremente la tarifa.</u></p>	<p>En el artículo 13 del proyecto se indica que cuando el transportador ejecute y ponga en operación inversiones por fuera de las inversiones que se le aprobaron, los cargos tanto para los usuarios regulados como para los no regulados serán máximos los respectivos cargos. Con este contexto, no se acepta la petición para que quede abierta la posibilidad de que los usuarios no regulados puedan convenir cargos superiores a los regulados.</p>
<p><math>I_{t,f}</math> : Es el balance de la parte fija de las inversiones IFPNI e INO que no están en los cargos vigentes.</p>	<p>¿Qué es? ¿Si es el balance fijo, deberá multiplicarse por el <math>\lambda_f</math>? Es importante que la CREG especifique cómo se calcula la parte fija del balance de la parte fija de las inversiones IFPNI e INO</p>		<p>Nótese que la variable <math>I_{t,f}</math> viene desde el artículo 7. La palabra balance hace referencia a que los valores <math>IFPNI_t</math> suman y los valores <math>INO^s_t</math> restan.</p> <p>En las fórmulas 18,1 y 18.2 la variable <math>\lambda_f</math> multiplica a la variable <math>I_{t,f}</math>.</p>
<p><math>\lambda_f</math>: Corresponde a uno de los siguientes valores: 0; 0,20; 0,40; 0,50; 0,60; 0,70; 0,80; 0,85; 0,90; 0,92; 0,94; 0,96; 0,98 y 1.</p>	<p>Se propone que quede abierta la posibilidad de pactar entre el remitente y el transportador una parte fija diferente a la establecida en la propuesta regulatoria. Una vez se llegue a un acuerdo, dichas partes serán publicada en el BEO durante la vigencia del contrato.</p>	<p><math>\lambda_f</math>: Corresponde a uno de los siguientes valores: 0; 0,20; 0,40; 0,50; 0,60; 0,70; 0,80; 0,85; 0,90; 0,92; 0,94; 0,96; 0,98 y 1. Las partes podrán pactar una proporción de pareja diferente. Una vez se llegue a un acuerdo, dicha pareja será publicada en el BEO durante la vigencia del contrato.</p>	<p>No se acepta. Se considera más práctico tener parejas predefinidas para facilitar los acuerdos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 205

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>It,f : Es el balance de la parte fija de las inversiones (IFPNI)_t e (INO)_t^s que no están en los cargos vigentes.</p>	<p>Se presenta un yerro tipográfico en las siglas para la variable It,v pues en su definición se utilizan erradamente las siglas It,f.</p> <p>Es importante que la CREG especifique como se calcula la parte variable del balance de la parte fija de las inversiones IFPNI e INO.</p>		<p>Se ajustará en la resolución definitiva. La palabra balance hace referencia a que los valores IFPNI suman y los valores INOs t restan.</p> <p>En las fórmulas 18,1 y 18.2 la variable <math>\lambda_f</math> multiplica a la variable It,f.</p>
<p>b) Con el fin de definir los cargos que aplicarán en el período tarifario, los agentes deberán remitir esta información dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución. En caso de no recibir la información requerida dentro del plazo aquí previsto, la Comisión podrá iniciar, de oficio, las actuaciones administrativas tendientes a la aprobación de los cargos, para lo cual hará uso de la mejor información disponible.</p>	<p>En caso de que el transportador solicite a la comisión plazo para entregar el expediente en las condiciones indicadas por la regulación, se le podrá otorgar hasta 2 meses adicionales para hacer la entrega de la misma. para el caso de la información de VUN, esta deberá ser entregada 1 año después de la publicación de la presente resolución.</p>	<p>b) Con el fin de definir los cargos que aplicarán en el período tarifario, los agentes deberán remitir esta información dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución, <u>de ser solicitado por el transoirtador, la Creg le otorgará hasta 2 meses adicionales para hacer la entrega de la misma.</u> En caso de no recibir la información requerida dentro del plazo aquí previsto, la Comisión podrá iniciar, de oficio, las actuaciones administrativas tendientes a la aprobación de los cargos, para lo cual hará uso de la mejor información disponible.</p>	<p>Se amplía el plazo hasta 3 meses después de entrada en vigencia de la resolución.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 206

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Remitentes que se benefician de proyectos del plan de abastecimiento de gas natural, PAG.</b> Para el caso de remitentes que se benefician de proyectos de PAG se aplicarán las siguientes expresiones: (...)</p>	<p>Cargos por servicios de la infraestructura existente para el funcionamiento del IPAT.</p>	<p>Se requiere adicionar una sección en la que se especifiquen Cargos por servicios de la infraestructura existente para el funcionamiento del IPAT.</p>	<p>Los tramos en donde se presenten proyectos IPAT se remuneraran con ingreso máximo regulado y las reglas de comercialización de la Resolución 185 de 2020.</p>
<p>Parágrafo 2. Cuando la CREG apruebe o haya aprobado cargos que debe asumir toda la demanda del respectivo sistema de transporte, según lo establecido en el Artículo 18 de la presente resolución, y una determinada cantidad de gas natural sea transportada bajo diferentes contratos mediante los cuales se haya contratado capacidad de diferentes tramos o grupos de gasoductos, la remuneración que recibirá el transportador por concepto de estos cargos se calculará con base en los cargos pactados en cada contrato, ponderados por la longitud de gasoducto involucrado en el</p>	<p>Para desvíos o rutas donde se aplican varios Remitentes, estos cargos tienen una complejidad operativa grande, y especialmente en su trazabilidad y en la aplicación de tarifa. Igualmente, para buscar la trazabilidad tarifaria se tendría que revelar parametros de negociación que Remitentes previos habrán concertado. Igualmente los remitentes han manifestado de manera reiterada, dificultades para el traslado del valor de la estampilla para la venta en el mercado secundario.</p> <p>Es mucho más simple y acertado, que solo se cobre la estampilla a los contratos que tienen punto de inicio del servicio como punto de entrada. De esta manera el transportador asegurará que solo cobrará una vez por cada Kpcd cotratado en el sistema y cuando algun remitente con un tramo intermedio le compre al remitente que esta pagando la estampilla, este de manera clara le pora trasladar dicho costo. De igual manera funcionaria para ventas en el mercado secundario.</p>	<p>Parágrafo 2. Cuando la CREG apruebe o haya aprobado cargos que debe asumir toda la demanda del respectivo sistema de transporte, según lo establecido en el Artículo 18 de la presente resolución, y una determinada cantidad de gas natural sea transportada bajo diferentes contratos mediante los cuales se haya contratado capacidad de diferentes tramos o grupos de gasoductos, la remuneración que recibirá el transportador por concepto de estos cargos se calculará con base en los cargos pactados en cada contrato, <u>solo para aquellos contratos que tengan como punto de inicio del servicio un punto de entrada.</u></p>	<p>La Comisión considera que se debe realizar la ponderación para realizar el cálculo relacionado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 207

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>respectivo contrato. El factor de ponderación será calculado como el cociente entre la longitud de los tramos o grupos de gasoductos utilizados bajo el respectivo contrato para transportar la cantidad de gas, y la longitud total de los tramos o grupos de gasoductos utilizados para transportar dicha cantidad desde el punto de entrada hasta el punto de salida. Los tramos o grupos de gasoductos corresponderán a aquellos definidos en las resoluciones particulares de cargos.</p>	<p>Ahora, teniendo en cuenta que hoy la estampilla también tiene una porción fija y variable, proponemos que siempre se le aplique una pareja 100-0, independiente de la pareja pactada en el contrato.</p>		
	<p>En el literal d) del artículo 24 la Comisión solicita a los transportadores que como parte del proceso de solicitud de cargos se realice una exposición a la CREG con las variables relevantes que sustenten el Cargo de Transporte solicitado. En dicha presentación se deben justificar entre otros, las inversiones, demandas y los AOM proyectados para el siguiente periodo tarifario. Teniendo en mente que esta nueva metodología obedece solo al inicio de una transición hacia una visión de más largo plazo, es importante que la demanda y terceros interesados, conozcan con anterioridad a su</p>	<p>Por lo anterior, sugerimos que se abra la posibilidad de que la demanda y terceros interesados también participen en la presentación que realice cada transportador a la CREG, sobre su respectiva solicitud de aprobación de cargos. Consideramos que éste sería un escenario propicio para el intercambio de opiniones y visiones de todos los agentes de la cadena productiva, que seguro enriquecerá no sólo</p>	<p>La Comisión considera que la presentación hace parte de la solicitud de cargos. En este sentido, el agente interesado deberá cumplir con el procedimiento para hacerse parte dentro de la actuación administrativa.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 208

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	aprobación las variables y los supuestos del nuevo cargo. Lo anterior cobra importancia de cara a la migración hacia un modelo de transportador común, y de un esquema de remuneración basado en el cálculo de unos cargos de entrada y salida.	al agente transportador, sino también a la misma CREG	

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 209

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Tarifa en pesos</p>	<p>De acuerdo con la propuesta regulatoria, las inversiones realizadas por los transportadores de gas natural pasarán a ser reconocidas en pesos, lo cual implica que el riesgo cambiario se traslada de la demanda a los transportadores. En los documentos de análisis publicados por la Comisión esta afirma que el objetivo es transferir el riesgo cambiario al agente que está en mejor posición de administrarlo. Sin embargo, consideramos que esta medida puede tener efectos adversos sobre la cadena de prestación del servicio de gas natural, por lo cual esta propuesta requiere un análisis más profundo.</p> <p>En primera instancia llamamos la atención sobre la forma como los agentes de la cadena pudieran recibir un cambio repentino en las reglas establecidas para remunerar las inversiones. Este cambio podría significar un retraso en las inversiones necesarias para el desarrollo del sector, dada la incertidumbre sobre las condiciones futuras de remuneración. En efecto, en el estudio publicado por la Comisión mediante Circular 088 de 2008, Riascos concluye que si bien es difícil de medir su impacto real, indexar parte de la tarifa a la TRM tiene repercusiones sociales ciertamente muy importantes “tales como mayores incentivos para la inversión en el sector (y probablemente, mayor cobertura y menores tarifas)”.</p>		<p>En materia de la remuneración de las inversiones en pesos o en dólares la cuestión es quién debe asumir el riesgo cambiario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red a cargo de la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas.</p> <p>Por otra parte, si bien es cierto que buena parte de la inversión en un gasoducto o en un compresor están en dólares, cuando en la metodología se reconoce ese valor en pesos, en ese momento para la empresa debería serle indiferente la moneda. En el caso de que la empresa haya escogido que la financiación es en dólares es ella quien debe asumir el riesgo cambiario. De hecho, si se continua con el riesgo cambiario en cabeza del usuario, nótese que, si la empresa se financia en pesos, el usuario habría enfrentado un riesgo cambiario que no tendría justificación.</p> <p>Desde el punto de vista regulatorio, la pregunta sería si una actividad en competencia en Colombia puede o no cobrar a sus clientes en dólares. Es decir, en la economía hay actividades intensivas en bienes de capital que en los mercados internacionales se transan en dólares. La cuestión es, si hay competencia en ese mercado en Colombia, la empresa puede trasladarle el riesgo cambiario a sus clientes cobrando en dólares. En otras áreas de la economía, es normal que una firma a la hora de buscar financiamiento acuda a la banca o al</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 210



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Por otra parte, destacamos que la metodología vigente ha demostrado que los comercializadores, como representantes de la demanda de gas natural, han sido eficaces en el manejo del riesgo cambiario, dada la flexibilidad que tienen de establecer esquemas de pago dirigidos a los usuarios más vulnerables para mitigar los efectos que sobre la tarifa al usuario final producen las variaciones repentinas de la tasa de cambio. En este mismo sentido es de resaltar que de acuerdo con lo establecido en el documento CREG D-100 de 2010 que acompaña la Resolución CREG 126 de 2010, “gran parte de los usuarios regulados tienen cobertura natural a través de la Ley al no permitir incrementos superiores al IPC para los estratos 1 y 2”. Por último, si bien entendemos la preocupación que surge con relación a los efectos negativos que se pueden presentar en las tarifas de los usuarios finales a raíz de la volatilidad de la tasa de cambio, consideramos pertinente realizar un análisis detallado sobre el desempeño que ha tenido durante los últimos años esta variable. Lo anterior con el fin de establecer el carácter estructural de esta tendencia o si por el contrario la evolución que ha tenido durante los últimos meses es resultado de eventos coyunturales de la economía.</p> <p>En este punto es importante mencionar que durante los periodos en los que ha</p>		<p>mercado de capitales local (i.e. en Colombia) o a la banca o mercado de capitales internacional. No sobra señalar que a diferencia de algunas economías que han abandonado su moneda local, en Colombia el peso es una moneda fuerte y en consecuencia una referencia de intercambio sólida para los agentes en la economía. En estos términos, las variaciones en los cargos del transporte originados en los movimientos en el dólar no son aceptables por los usuarios. Debe tenerse en cuenta que las calificadoras de riesgo y los inversionistas verán un riesgo controlado (cobertura natural) en la medida en que los ingresos del transportador y los gastos por el servicio de deuda estén en la misma moneda. Se da un plazo de transición más amplio. Con respecto a si suministro debe estar o no en pesos colombianos, señalamos que esa discusión y análisis lo haremos en la regulación de la actividad de suministro.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 211

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>habido procesos de revaluación del peso, los usuarios finales se han visto beneficiados por dichas coyunturas. No obstante lo anterior y en caso de que la Comisión concluya que los beneficios que sobre el mercado tendría esta medida superan los efectos negativos, sugerimos de forma respetuosa que se considere su implementación de forma gradual. Esto daría tiempo a los transportadores para realizar los ajustes necesarios con el fin de mitigar los eventuales impactos que sobre su desempeño podría tener la migración de una remuneración en dólares a una remuneración en pesos de sus inversiones.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 212



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>160 de 2020, como se puede deducir del Anexo_11_memoria_calculo que publicó la Comisión con la Resolución CREG 160. Por tanto, solicitamos revisar este aspecto y aclarar o ajustar el mecanismo de cálculo a cargos medios.</p>		
<p>Pasar el valor de las inversiones a COP</p>	<p>Como representantes de la demanda coincidimos en que quien mejor puede gestionar el riesgo cambiario es transportador, y por tanto el 100% de la tarifa debe ser en COP. Entendemos que las tarifas fueron inicialmente establecidas en dólares como una necesidad de impulsar el sector y poder contar con fuentes de financiación e inversión extranjera, pues las necesidades del mercado así lo exigían. Sin embargo, hoy en día esas condiciones han cambiado y como en otros sectores de infraestructura (e.g. transmisión de energía, carreteras, incluso generación), hoy no es necesario mantener la remuneración de la</p>	<p>Invitamos a la Comisión a estudiar alternativas para determinar la trm de referencia para pasar las tarifas a COP, como por ejemplo tomar el promedio de la TRM desde el cumplimiento de los 5 años de aplicación de la metodología (2015-2019) que mitigue el impacto negativo de la tasa de cambio en la demanda; nuestros cálculos para ese periodo dan 2.996 COP/USD. En cualquier caso, de determinar que lo</p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio el mejor criterio es que el valor de la TRM que se utilice para pasar de dólares a pesos sea el del diciembre anterior. La fecha de diciembre anterior es el criterio con el que se calculan los cargos. El establecer otra referencia genera discusiones sobre el promedio, el horizonte, etc.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 214

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>inversión en dólares. Es así como en el caso de las actividades de distribución de gas y energía eléctrica, la remuneración de la inversión es completamente en pesos colombianos contando con una estructura de costos muy similar al transporte de gas, y en las que en algunos casos se acude igualmente a la financiación en dólares tomando coberturas. Comprendemos que parte de la deuda de los principales trasportadores corresponde a inversiones en el exterior, en cuyo caso también podrían tomar coberturas temporales mientras cambian su deuda, por lo que los posibles argumentos que esgriman los transportadores no impiden llevar a cabo el cambio de las tarifas a pesos en el corto plazo. A modo de ejercicio, mantener esa condición ha representado que el ~70% de la tarifa (correspondiente a la porción de la tarifa en USD) en 2020 sería un 30% superior si desde el expediente tarifario anterior (2010) las tarifas se hubieran pasado a COP. Esto se traduciría en Ingresos superiores al año en un 21%, considerando la demanda estable.</p>	<p>más apropiado es fijar la TRM con corte de un año o incluso para promedios, respetuosamente solicitamos a la CREG <b>no considerar el 2020 como referencia</b>, en la medida en que éste ha sido un año sustancialmente atípico en el que la TRM ha sido altamente afectada por las expectativas en medio del COVID-19, lo cual se refleja en una TRM alta.</p>	

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 215

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Primera etapa de la metodología	En línea con los dos comentarios anteriores, coincidimos con que es imperativo contar con tarifas en Pesos colombianos y por tanto que en la fase I se aplique la conversión de la tarifa de pesos a dólares. Lo anterior mitiga el impacto de incrementos en la tarifa de transporte a causa de TRM y elimina ese traslado de rentas de los usuarios hacia los transportadores procedente de incrementos en la TRM. De igual forma, es importante que el WACC reconocido sea el que refleje las condiciones actuales del mercado sin desincentivar los proyectos de expansión requeridos. No obstante, y entendiendo que se quiere mitigar el impacto de un proceso de aprobación de cargos que puede ser bastante largo y dispendioso, es importante garantizar que un proceso de aprobación de cargos regulados, para que sea correcto, en nuestra opinión debe considerar los todos los componentes, como son wacc, inversión, AOM y demanda en el mismo momento.	En ese orden de ideas, consideramos que una alternativa viable es que los mismos agentes realicen los cálculos tarifarios de manera integral y aplicando de manera estricta la metodología definida, y que éstos sean sujetos a auditoría y control (equivalente al esquema que aplica la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico CRA). Así, una implementación de nuevos cargos aunque pueda tomar más de un mes, podría llevarse a cabo en un periodo muy razonable de 3 a 6 meses máximo, pero de forma integral con todas las variables ajustadas.	No se acepta el comentario. La Comisión considera que, en aplicación de la metodología se deben realizar el ajuste en tasa de descuento y moneda simultáneamente. La Comisión es quien debe evaluar la información de la solicitud de cargos.
Segunda etapa de la metodología	En la medida en que la competencia en el mercado mayorista es precaria, en razón de una parte a la señal de distancia del transporte y al poder de mercado existente por los productores, estimamos que se hace necesario que dentro de la metodología se pueda introducir una etapa que permita dentro del periodo tarifario actual avanzar en la transición para migrar del esquema actual de cargos por distancia al	En concordancia con lo expuesto de cara a una nueva metodología de cargos entrada-salida solicitamos de una parte que dentro de la metodología en comentarios preveer que sea posible la transición al nuevo esquema que proponga y defina la Misión de	Con respecto a un cambio de modelo regulatorio, la Comisión considera necesario realizar los estudios para realizar el diseño e implementación de lo que sería el nuevo modelo regulatorio. Una vez realizados los estudios serán sometidos a los comentarios de los agentes. El momento de generar un cambio debe estar coincidente con la red de transporte que permita su implementación. y una transición adecuada.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 216

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>esquema que defina la Misión de Transformación energética, como lo expusimos previamente. Por parte de la demanda es indispensable contar desde esta metodología con ése cambio/transición con el fin de mitigar la falta de competencia en el suministro y asimismo brindar competitividad a todo el gas disponible en el país (e.g. VIM, planta de regasificación del Pacífico). Adicionalmente, el modelo de agregación de tramos debería permitir, si los estudios técnicos y comerciales lo avalan, la implantación de una estapilla nacional, es decir que se permita la agreación y el estampillamiento de tramos no solo de cada transportador sino de diferentes transportadores, pensamos que, como mecanismo de transición lograría dar los beneficios esperados al mercado y su implementación puede realizarse de manera inmediata.</p>	<p>Transformación Energética, de igual forma, y dentro de la definición de cargos desde el inicio permitir el diseño de una estampilla nacional de transporte. Previendo que el desarrollo normativo necesario, como la incorporación de los mecanismo de compensación entre transportadores, puede llevarse a cabo en corto plazo.</p>	
<p>Conversión de las tarifas de dólares a pesos</p>	<p>Las recientes decisiones estratégicas de inversión y financiación de largo plazo han sido tomadas por los transportadores bajo la señal de remuneración en dólares. Derivado de esta señal se ha tomado endeudamiento en el mercado internacional de capitales y con banca extranjera en dólares para financiar las inversiones. Se encuentran los siguientes inconvenientes sobre el cambio de remuneración de las tarifas de transporte a pesos: i) dificultad de financiación a través de la banca local de</p>		<p>Regulatoriamente en materia de la remuneración de las inversiones en pesos o en dólares la cuestión es quién debe asumir el riesgo cambiario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red a cargo de la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas. Las empresas que tengan deuda en dólares tienen un período de transición, que sumado a los 12 meses desde que se dio la señal, pueden hacer su restructuración a pesos y así tener una cobertura natural</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 217

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>los altos montos requeridos para las inversiones en transporte de gas, ii) reducidos plazos de amortización en la banca local que no se alinean con la remuneración de flujos de largo plazo, iii) desmonte de mecanismos de cobertura contratados que generan impactos negativos en los estados financieros y iv) pérdida de cobertura natural frente a los costos y gastos en dólares, como, por ejemplo, la causación de los gastos financieros de deuda en moneda extranjera.</p>		<p>respecto de los ingresos. En adelante para nuevas inversiones el transportador decide como estructura su deuda y sus riesgos. La remuneración del activo a 20 años se ajusta más a los períodos de financiación del mercado comparativamente que si fuera a 50 años y aun así se quiere se puede hacer refinanciación en el tiempo.</p>
<p>Conversión de las tarifas de dólares a pesos</p>	<p>Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita a la Comisión mantener una porción en dólares para los cargos que remuneran las inversiones, de tal forma que se ajuste a las necesidades de inversión de las empresas. No obstante, si la Comisión persiste en esta disposición debe i) aplicar la medida por fuera de la resolución de la nueva metodología de transporte, considerando que sólo correspondería a una reexpresión de la tarifa y no al inicio de un nuevo periodo tarifario, en donde debe aplicarse una fórmula tarifaria a regir en los próximos 5 años que actualice las diferentes variables contempladas en los cargos, ii) otorgar un plazo de 9 y 12 meses para la transición, teniendo en cuenta que la migración a una tarifa en pesos implicaría un cambio en la estrategia corporativa de endeudamiento y coberturas y iii) aplicar para la conversión a pesos la TRM de una fecha</p>		<p>Regulatoriamente en materia de la remuneración de las inversiones en pesos o en dólares la cuestión es quién debe asumir el riesgo cambiario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red a cargo de la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas.</p> <p>Las empresas que tengan deuda en dólares tienen un período de transición, que sumado a los 12 meses desde que se dio la señal, pueden hacer su reestructuración a pesos y así tener una cobertura natural respecto de los ingresos. En adelante para nuevas inversiones el transportador decide como estructura su deuda y sus riesgos. La remuneración del activo a 20 años se ajusta más a los períodos de financiación del mercado comparativamente que si fuera a 50 años y aun así se quiere se puede hacer refinanciación en el tiempo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 218



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	base correspondiente a la del 31 de diciembre del año anterior al año en que se realiza la reexpresión de las tarifas.		
Cargos máximos para usuarios no regulados	Limitar la posibilidad de que usuarios no regulados y transportadores pacten cargos por encima de los regulados es una distorsión al marco regulatorio aplicado en Colombia durante los últimos 20 años. La posición de la Comisión ha sido que los usuarios no regulados tienen en general, por definición, la posibilidad de negociar libremente las tarifas que pagan por la contraprestación de un servicio y que el servicio de transporte de gas natural no es una excepción <sup>13</sup> . Es claro que el usuario no regulado solamente aceptaría llegar a un acuerdo de pago por encima de los cargos máximos cuando considere que a través de este acuerdo puede lograr mayores beneficios que aquellos que le otorga la regulación, como, por ejemplo, acceder a una ampliación de transporte compatible con su disponibilidad a pagar, que no podría ejecutarse bajo cargos regulados. En cualquier caso, si la Comisión insiste en mantener esta medida, debe ser explícito que la disposición aplicará únicamente para los contratos de transporte que se negocien a partir de la expedición en firme de la resolución, es decir, que en los contratos firmados con anterioridad se mantendrán las condiciones pactadas por las partes.		<p>En el proceso de consulta, por el comentario de varios usuarios no regulados, se evidenció su inconformidad frente al transportado por el cobro de primas adicionales a los cargos regulados. Esto con el objeto de desarrollar infraestructura adicional.</p> <p>En consideración a que la actividad de transporte tiene características de monopolio natural la Comisión consideró prudente no permitir el cobro de esas primas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 219

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Conversión de cargos de transporte a pesos</p>	<p>Las recientes decisiones estratégicas de inversión y financiación de largo plazo han sido tomadas bajo la señal de remuneración en dólares. Derivado de esta señal se ha tomado endeudamiento en el mercado internacional de capitales y con banca extranjera en dólares para financiar las inversiones. Se encuentran los siguientes inconvenientes sobre el cambio de remuneración de las tarifas de transporte a pesos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dificultad de financiación a través de la banca local de los altos montos requeridos para las inversiones en transporte de gas.</li> <li>- Reducidos plazos de amortización en la banca local que no se alinean con la remuneración de flujos de largo plazo.</li> <li>- Desmonte de mecanismos de cobertura contratados que generan impactos negativos en los estados financieros.</li> <li>- Pérdida de cobertura natural frente a los costos y gastos en dólares, como, por ejemplo, la causación de los gastos financieros de deuda en moneda extranjera. (...)</li> </ul>		<p>Ver respuesta a este punto en las respuestas a los comentarios anteriores.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 220

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Conversión de cargos de transporte a pesos</p>	<p>Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita a la Comisión mantener una porción en dólares para los cargos que remuneran la inversión de tal forma que se ajuste a las necesidades de inversión de las empresas. No obstante, si la Comisión persiste en esta disposición debe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicar la medida por fuera de la resolución de la nueva metodología de transporte, considerando que sólo correspondería a una reexpresión de la tarifa y no al inicio de un nuevo periodo tarifario, en donde debe aplicarse una fórmula tarifaria a regir en los próximos 5 años que actualice las diferentes variables contempladas en los cargos.</li> <li>- Otorgar un plazo de 9 y 12 meses para la transición, teniendo en cuenta que la migración a una tarifa en pesos implicaría un cambio en la estrategia corporativa de endeudamiento y coberturas.</li> <li>- Aplicar para la conversión a pesos la TRM de una fecha base correspondiente a la del 31 de diciembre del año anterior al año en que se realiza la reexpresión de las tarifas.</li> </ul>		<p>Ver respuesta a comentarios anteriores sobre el tema.</p>
<p>Tarifas en dólares</p>	<p>Estamos de acuerdo con los argumentos expresados por la Comisión para proponer la denominación de los cargos regulados del servicio de transporte en pesos colombianos, toda vez que los remitentes y la demanda final viene asumiendo un riesgo cambiario que poco puede gestionar y que genera a su vez incrementos inesperados del costo</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 221

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	de transporte que solo se explican por la volatilidad de la tasa de cambio. En particular los gasoductos existentes fueron construidos hace varios años y si bien pueden tener algo del pasivo financiero en dólares, esta porción debe ser marginal y la volatilidad cambiaria puede ser gestionada en mejor medida por los transportadores.		
1.2.2 Conversión a pesos	(...) En ese sentido, más que la conveniencia o no de tener las tarifas nominadas en pesos o en dólares, se extraña un análisis juicioso por parte del regulador, que permita entender lo que se busca con el asunto, de forma distinta a incluir una serie de afirmaciones sin sustento alguno, según las cuales, este es un riesgo que asume la demanda, y que al mismo tiempo olvida que entre un 40% y un 45% del costo de prestación del servicio, corresponde al componente de gas, que igualmente está nominado en dólares.(...)		Ver Capítulo 6 del presente documento.  Este es un criterio regulatorio que asigna el riesgo a quien puede definirlo y manejarlo pues quien decide la financiación de los activos es el transportador no el usuario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red reguladas por la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas.
1.2.3 El cambio súbito de la medida y la afectación de los riesgos de las empresas de transporte	De la misma manera, la medida es definida de una manera súbita, y con una implementación en el muy corto plazo, sin que dentro del documento soporte de la que exista una evaluación de impacto que esta medida podría tener frente a los prestadores del servicio, su estructura de deuda, y en general, de los costos que estos tendrían que asumir al cambiar de un día para otro las tarifas nominadas en dólares a pesos. Tampoco existe un sustento para determinar la fecha con la cual se		Ver Capítulo 6 del presente documento. La señal regulatoria se dio hace 12 meses y se da un tiempo de transición.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 222

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>determina la conversión, ni porque este valor resulta conveniente o válido como criterio objetivo que debería tener, para el propósito buscado. Lo anterior afecta la confianza de los agentes en que la regulación tenga un contenido fundamentalmente técnico.</p>		
<p>1.3 Demoras entre los ajustes</p>	<p>(...) Dentro de la socialización que hizo la CREG, se afirmó sin sustento alguno, que los procesos de revisión tarifaria que normalmente toman entre uno y dos años, dependiendo de la complejidad de los procesos, deber ían ser de ocho meses, y que, en ese sentido, la CREG estaría comprometida con ese plazo específico.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es claro que la planta de la CREG no ha sido cambiada, ni tampoco el presupuesto ha sido fortalecido, de manera tal que permita determinar de manera objetiva que el compromiso de hacer una revisión en ocho meses sería posible, y tampoco explica el regulador, como dentro de ese plazo puede garantizar al mismo tiempo que la actuación administrativa cumpla con los parámetros más básicos de garantía al derecho de defensa y a la posibilidad de contradicción. (...)</p>		<p>El propósito de las socializaciones que realiza la Comisión, es dar respuesta a los comentarios relacionados con la presentación correspondiente. Por ende, no es un escenario para toma de decisiones por parte de la CREG.</p> <p>La CREG propenderá en tener la mejor diligencia para la actualización de las variables de los cargos.</p> <p>Los tiempos de las actuaciones no han estado determinados por la capacidad operativa de la CREG, sino más bien por la necesidades de prácticas de las pruebas periciales dentro de la actuación. y los recursos de los agentes.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 223

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Metodología escalonada</p>	<p>Los artículos 24 y 25 de la Resolución establecen que, dentro de los 2 meses siguientes a partir de la entrada en vigencia, los agentes deberán enviar la información necesaria a la CREG para que esta fije los nuevos cargos, para así hacer aplicable la segunda etapa de la metodología. Sin embargo, no establece de manera clara, cuánto tiempo deberán los usuarios someterse a los cargos adoptados por los agentes del mercado, de conformidad con la primera etapa. En consecuencia, se podría poner en riesgo la eficiencia de la prestación del servicio, toda vez que se estarían imponiendo dos metodologías tarifarias diferentes en tiempos que no están claramente permitidos en la ley ni definidos en la Resolución durante el periodo tarifario que busca contemplar esta nueva metodología.</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento en dónde se precisa que la resolución define una sola metodología y, adicionalmente, para mejor comprensión se eliminó en la resolución la referencia a la denominación de "etapas".</p> <p>En cuanto al tiempo de vigencia de los cargos, la resolución establece que los cargos que se aprueben mediante los criterios de remuneración y esquema de formación de tarifas estarán vigentes por cinco años o hasta que se expida una nueva metodología.</p> <p>En el Título II - Aplicación de la metodología de la resolución se describen el esquema de actualización de los cargos durante el periodo de vigencia de la metodología. Los cargos que calcule el transportador estarán vigentes hasta que la Comisión expida los cargos con la actualización de las variables, mediante resolución.</p>
	<p>Revisar la conveniencia de dejar la posibilidad de pactar precios libres para los desvíos tal y como hoy se permite con el artículo 20 de la resolución CREG 126 de 2010.</p>	<p>En concordancia con lo expuesto de cara a una nueva metodología de cargos entrada-salida solicitamos de una parte que dentro de la metodología en comentarios preveer que sea posible la transición al nuevo esquema que proponga y defina la Misión de Transformación Energética, de igual forma, y dentro de la definición de cargos desde el inicio permitir el</p>	<p>El transporte es un monopolio natural, por lo tanto, tiene un precio regulado. No se podrán pactar precios libres para los diferentes servicios. Ver Resolución CREG 185 de 2020. Se están adelantando desde ya los estudios para definir el nuevo esquema de remuneración del transporte de gas para el nuevo periodo tarifario.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 224

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		diseño de una estampilla nacional de transporte. Previendo que el desarrollo normativo necesario, como la incorporación de los mecanismo de compensación entre transportadores, puede llevarse a cabo en corto plazo.	
Fórmula de Cálculo del Factor de utilización.	La fórmula está al revés.	Colocar el denominador de numerador y el numerador de denominador.  Verificar la fórmula de la Resolución CREG 097 de 2011.	Se revisó el artículo y el numerador y denominador de la ecuación están bien. No se requiere modificación.
b: Es el primer año de la vida útil normativa del tramo o grupo de gasoductos x. En caso de que se haya ampliado la capacidad de ese tramo o grupo de gasoductos, a través de compresores o loops, la variable b corresponderá al resultado de calcular el promedio entre el primer año de vida útil normativa del tramo o grupo de gasoductos x, y el primer año de vida útil normativa de la ampliación.	El año puede ser un valor no entero ¿en este caso que año se tomaría?	Se debe aclarar la metodología de aproximación.	Se acoge el comentario. La variable b debe corresponder a un número entero. En caso necesario se hará aproximación al número entero más cercano. En caso de que el número estuviere exactamente en la mitad de dos números enteros la aproximación se hará al número mayor.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 225





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
valor de la variable b promediada.			
<p>h) Para efectos del cálculo de los cargos de transporte se tendrá en cuenta: (i) la proyección de demanda entregada por el transportador, sin incluir las pérdidas de gas en el sistema de transporte; (ii) las observaciones que las partes interesadas formulen a las proyecciones del transportador; y, (iii) la información en el gestor del mercado del valor de la demanda para cada tramo o grupo de gasoductos en los últimos tres (3) años. Para los primeros cinco (5) años del horizonte de proyección, los valores de demanda no podrán ser inferiores al promedio de los valores de los 3 últimos años del período tarifario t-1.</p>	<p>Esta revisión basada en el histórico vemos que no es necesaria ya que todo el procedimiento garantiza que la demanda considera la mejor información disponible en el mercado, los comentarios de la industria y del gobierno y el factor de utilización. En aspecto reitreamos el análisis realizado por la Comisión en el numeral 6.3.1 documento 050 de 2016 respecto al corte trnasversal, el cual aplica paraeste aparte y cuestiona la propuesta de tomar los históricos realizada por la CREG. Adicionalmente dada la incertidumbre en las fuentes de la demanda histórica puede no ser el mejor factor para proyectar la demanda. Para este aspecto también consideramos que existe el factor de utilización. La CREG debe considerar las explicaciones del transportador antes de aplicar un promedio, de lo contrario estaría condenando al transportador a una pérdida de ingreso injustificada, con una proyección afectada por la CREG que no tiene ningun fundamento teórico de base. La gestión de la demanda debe estar en cabeza de quien lo puede gestionar, en este caso, el comercializador. Para esto la base de la proyección son los contratos de transporte firmados por la demanda y la infomación disponible en el mercado. En el esquema que se mantiene de transportador por contrato,</p>	<p>h) Para efectos del cálculo de los cargos de transporte se tendrá en cuenta: (i) la proyección de demanda entregada por el transportador, sin incluir las pérdidas de gas en el sistema de transporte y (ii) las observaciones que las partes interesadas formulen a las proyecciones del transportador;</p>	<p>No se acepta la petición de ajuste. Es importante señalar que en el mismo texto de la Resolución se abre el espacio para que si el transportador enfrenta una situación que derive en un nivel de demanda inferior a la histórica de los últimos tres años ese transportador podrá aportar los elementos técnicos que hacen que la situación del tramo o los tramos tienen una demanda inferior.</p> <p>No sobra señalar que los valores de demanda en la aprobación de cargos constituye uno de los elementos de mayor controversia entre los transportadores y los remitentes. Especialmente porque no se entiende cómo en el cálculo de los cargos se tiene por ejemplo un factor de carga de 0,8 y luego cuando los remitentes solicitan capacidad encuentran que el tramo está vendido en el 100%. Este fenómeno llevó a la CREG en las bases tarifarias a estudiar la posibilidad del corte transversal, y como Ud. lo expone, en la consulta que se hizo con la 090 de 2016 se concluyó que no era procedente ese ajuste. Sin embargo, la problemática sigue. Por esta razón el ajuste que se incorpora parte de la demanda histórica y está en cabeza el transportador demostrar que tendrá valores inferiores, cuando sea del caso.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 227

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>este último es la herramienta que relaciona los agentes y aclara las señales sobre las expectativas de demanda del sector. Definitivamente, esta propuesta desconoce la demás información que el transportador utiliza para realizar estas proyecciones, como son los contratos, las declaraciones de producción, los estudios de la UPME, el agotamiento de fuentes, entre otros aspectos. No se puede esperar que a un tramo como Ballena-Barrancabermeja se le aplique un valor promedio sobre la demanda histórica, cuando dicho gasoducto depende de unos campos en declinación y que aunque actualmente se encuentra contratado, a partir del 2021 ve reducida sustancialmente su contratación. Por todo lo anterior, proponemos no considerar ajustar con el promedio, sino estudiar las proyecciones que realice el transportador a las luz de la mejor información disponible y teniéndola en cuenta, se permita de manera clara, modificar las proyecciones de demanda en el año 2024-2025, cuando en teoría tendremos mayor certidumbre sobre el desarrollo de las nuevas fuentes que abastecerán la demanda de gas natural. De esta manera, tanto el transportador como los usuarios, tendrían una mayor tranquilidad de que las demanda con que se calculan los cargos, es la más adecuada.</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 228





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>la demanda para cada tramo o grupo de gasoductos en los últimos tres (3) años. Para los primeros cinco (5) años del horizonte de proyección, los valores de demanda no podrán ser inferiores al promedio de los valores de los 3 últimos años del período tarifario t-1.</p>			
<p>GENERAL</p>	<p>Proyecciones de Demanda Esperada de Capacidad – DEC y Demanda Esperada de Volumen – DEV. En particular sobre el Artículo 16 y los aspectos para determinar la DEC y DEV, de manera respetuosa solicitamos a la CREG eliminar del literal i) la última frase: “salvo en los casos en los que el transportador demuestre lo contrario.” En este aspecto, consideramos que las proyecciones de demanda deben ser realizadas en la mayor medida posible con criterios objetivos, principalmente respaldados en datos históricos de demanda como bien se está proponiendo en dicho artículo. Permitir la posibilidad de incluir demandas inferiores a los promedios históricos que tiene el Gestor del Mercado, bajo revisión de la CREG, abre la posibilidad de considerar situaciones de comportamiento de mercado basado en suposiciones que pueden carecer de un criterio técnico y acertado. Esto, teniendo en cuenta que el mercado de</p>		<p>De acuerdo con la dinámica de suministro, aparición y declinación de fuentes de producción, y las señales de distancia en la regulación de transporte de gas, es normal que en el algunos tramos los flujos de gas cambien. Esta realidad impide por ejemplo tener una metodología de corte transversal y hace necesario que los transportadores puedan demostrar, cuando sea del caso, realidades diferentes a las histórica.</p> <p>La Comisión parte del supuesto de que las empresas tendrán conductas dentro de los principios de comportamiento consagrados en la Resolución CREG 080 de 2019, y en estos términos, la posibilidad de modificar el valor de la demanda a un valor diferente al histórico debe ser consecuente con la realidad y perspectiva de los gasoductos, y no como un artificio aritmético para tener un cargo más alto.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 231

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>gas se encuentra en un proceso de transición, con la entrada de diversas fuentes de gas, y el esquema de transición propuesto para la remuneración del transporte, de modo que se dificulta la proyección acertada de las demandas. Si bien el mismo cálculo de las proyecciones presenta alta incertidumbre, este debe regirse por el criterio del cual se tiene certeza, fijando como base para estas proyecciones los datos históricos que posee el Gestor del Mercado.</p> <p>Por otra parte, es necesario advertir que al tener en cuenta los históricos de la demanda de los últimos 3 años, es posible que dicho histórico esté reflejando el efecto ocasionado por la pandemia en la demanda de gas natural durante el año 2020. Dada la alta sensibilidad de las tarifas a las proyecciones de demanda, un valor subestimado en esta variable podría afectar de manera negativa el beneficio que se espera en la reducción de las tarifas por cuenta de la actualización del WACC y la tasa de descuento. Por esta razón, sugerimos a la CREG analizar el impacto de la caída de la demanda en el año 2020 sobre las nuevas tarifas de gasoductos.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 232



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Por otro lado, para el caso de ampliación de capacidad el factor de utilización se determinará al calcular el promedio entre el primer año de vida útil normativa del tramo o grupo de gasoductos, y el primer año de vida útil normativa de la ampliación.</p>	<p>Al respecto, solicitamos aclarar el procedimiento para realizar la aproximación cuando el resultado corresponda a cifras decimales y no a enteros.</p>		<p>Se acoge el comentario. La variable b debe corresponder a un número entero. En caso necesario se hará aproximación al número entero más cercano. En caso de que el número estuviere exactamente en la mitad de dos números enteros la aproximación se hará al número mayor.</p>
<p>N/A</p>	<p>También vemos pertinente aclarar cuál sería el primer año para el factor de utilización cuando sobre un tramo se han realizado dos ampliaciones de capacidad que entraron en operación en fechas distintas y ninguna de las dos ha sido incluida en la tarifa.</p>		<p>Si la ampliación resulta justificada y se incluye como una IFPNI la fórmula tiene en cuenta esa ampliación. En el caso contrario, es decir, inversiones en aumento de capacidad que no se reconocen, la Comisión no las puede aceptar como parámetro para modificar el valor b. Las ampliaciones de capacidad en un tramo toman un tiempo tal que es difícil que coincidan el mismo año.</p>
<p>N/A</p>	<p>Finalmente recomendamos revisar la fórmula propuesta ya que se encuentra planteada al revés y se debe disponer en el mismo sentido de la Resolución CREG 097 de 2011.</p>		<p>Se revisó el artículo y el numerador y denominador de la ecuación están bien. No se requiere modificación.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 234



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
N/A	<p>En esta metodología se propone que, para los primeros cinco 5 años del horizonte de proyección, los valores de demanda no puedan ser inferiores al promedio de los valores de los tres (3) últimos años del período tarifario t-1. De igual manera, se establece que cuando se observe que la declaración de la demanda en el horizonte de proyección sea inferior a los tres (3) últimos años de los valores que están en el gestor del mercado, la CREG tome el promedio de demanda del gestor en los años que estén por debajo de dicho promedio, salvo en los casos en los que el transportador demuestre lo contrario. Teniendo en cuenta que la demanda del sector de gas natural corresponde en un 75% a demanda no regulada y un 25% a demanda regulada; que el sector se enfrenta a sustitutos como lo son el GLP, el carbón, el diésel, y la energía eléctrica; que los consumos térmicos en el país son importantes, pero varían en el tiempo; y que se ha presentado una disminución de reservas que han generado que los remitentes no contraten el transporte en el largo plazo; consideramos que utilizar promedios históricos no captura la realidad ni las expectativas del sector, pues se acota la demanda.</p> <p>Por lo anterior, vemos necesario mantener la valoración con costo medio y proyección, pues la propuesta similar a una metodología de corte transversal no se adapta a las características descritas,</p>		<p>No se acepta la petición de ajuste. Es importante señalar que en el mismo texto de la Resolución se abre el espacio para que si el transportador enfrenta una situación que derive en un nivel de demanda inferior a la histórica de los últimos tres años ese transportador podrá aportar los elementos técnicos que hacen que la situación del tramo o los tramos tienen una demanda inferior.</p> <p>No sobra señalar que los valores de demanda en la aprobación de cargos constituye uno de los elementos de mayor controversia entre los transportadores y los remitentes. El ajuste que se incorpora parte de la demanda histórica y está en cabeza el transportador demostrar que tendrá valores inferiores, cuando sea del caso.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 235

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>umentando el riesgo para el transportador.</p> <p>Cabe mencionar que el regulador en el análisis de la primera propuesta de metodología de transporte (Resolución CREG 090 de 2016) descartó la opción de migrar al esquema de corte transversal precisamente por las mismas razones que se describen anteriormente: la aparición de nuevas fuentes en el sistema, como el decaimiento de campos afectan los flujos de los tramos regulatorios, entre otras.</p>		
Primera etapa	<p>1.2 Demanda. Consideramos que la Comisión podría utilizar la información de la demanda actualizada a 2020, por supuesto, permitiendo incluir las inversiones eficientes, ya auditadas por la comisión, que ha realizado el transportador para atender la demanda actual. Es decir, aplicar las tarifas con la demanda 2020 y el transportador tendrá incentivos más que suficientes para reportar y gestionar prontamente la auditoría de sus inversiones para que sean reconocidas. Consideramos que utilizar la demanda proyectada y reportada en el año 2010, puede generar grandes distorsiones.</p>		<p>La información de demanda que reportan los transportadores para sus cargos es una variable que se debe revisar y evaluar previo a su inclusión en los cargos. Esto es parte de la revisión de toda la solicitud de cargos.</p>
Segunda etapa	<p>2.4 DEMANDA. Consideramos que si bien, los transportadores conocen bien su mercado, los datos deben ser revisados y validados por parte de la UPME, dado que se trata de proyecciones y es la UPME la que mejor</p>		<p>La información de demandas tiene varios puntos de chequeo: presentación a la CREG, publicación para comentarios, acotamiento al valor histórico de los últimos 3 años, aplicación del factor de utilización y revisión de la CREG. Las proyecciones de</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 236

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>conoce el mercado de gas natural, de una manera integral. Igualmente, dichas proyecciones se deben validar periódicamente, para evitar la sobre remuneración.</p>		<p>la UPME son macro por lo que no tienen el detalle por transportador.</p>
<p>En la parte final del literal h) se establece que: "Para los primeros cinco (5) años del horizonte de proyección, los valores de demanda no podrán ser inferiores al promedio de los valores de los 3 últimos años del período tarifario t-1". En el literal i) se establece que: "Cuando se observe que la declaración de la demanda en el horizonte de proyección es inferior a los 3 últimos años de los valores que están en el gestor del mercado, la CREG tomará el promedio de demanda del gestor en los años que estén por debajo de dicho promedio, salvo en los casos en los que el transportador demuestre lo contrario".</p>	<p>De acuerdo con estas disposiciones, los primeros cinco años del horizonte de proyección se evalúan con lo sucedido en los últimos tres años del período tarifario t-1. Esta aproximación asume que los primeros años del horizonte de proyección deberían comportarse como los últimos tres años, lo cual no corresponde a la realidad, y no es consistente con las disposiciones del literal a) del mismo Artículo que sobre las demandas para el horizonte de proyección establece: "Estas demandas deberán estar debidamente soportadas con criterios técnicos objetivos, tales como escenarios macroeconómicos, infraestructura prevista, análisis de mercado, contratos firmes de transporte vigentes para el horizonte de proyección, entre otros".</p> <p>Adicionalmente, se genera confusión entre las disposiciones de la parte final del literal h) y las del literal i). Las disposiciones del literal h) hacen referencia a los <b>primeros cinco</b> años del horizonte de proyección y no establece la posibilidad de que el transportador demuestre que la demanda es distinta al promedio de los últimos tres años; por su parte, las disposiciones del literal i) hacen</p>		<p>Como se ha indicado, la señal de tomar como referencia la información de los últimos tres años como valor para la demanda en los siguientes cinco años se considera como una medida necesaria. Por supuesto, si el transportador tiene información objetiva que indica lo contrario, la podrá entregar a la CREG para que se considere.</p> <p>Se ajusta texto de la resolución para que la disposición se clara.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 237



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Proyección Flujos por Tramo</p>	<p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer lo flujos de dichos tramos, por una lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes. Lo anterior, con un horizonte de tiempo de veinte años. Teniendo en cuenta la incertidumbre sobre la localización de las nuevas fuentes de producción y la definición de los niveles de producción, tanto de las nuevas fuentes como de las actuales, ALFAGRES S.A manifiesta que realizar la proyección de los flujos de los tramos de gasoducto, considerando los parámetros mencionados, puede no ser confiable : ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las fuentes actuales, dada su volatilidad, entre dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las nuevas fuentes de tamaño medio, las entradas dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de la planta de regasificación y quiénes serían los remitentes que utilizarían planta? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de los proyectos off-shore, la entrada del proyecto y quiénes serían los remitentes finales?</p>		<p>En la proyección de la demanda, la principal problemática está en los gasoductos del SNT que conectan las fuentes. Los gasoductos que llegan a la demanda no (los cuales en general son troncales). Es decir, estos últimos, siempre tienen uso y una demanda asociada más predecible. El riesgo de encallamiento no es general en toda la red. En este periodo la CREG considera oportuno continuar con la metodología de proyección de la demanda.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 239

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Incorporar las incertumbres mencionadas anteriormente en los escenarios de Demanda Esperada de Capacidad y de Demanda Esperada de Volumen no reflejarían un escenario realista ni simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		
<p>Literal k)</p>	<p>El cálculo de la capacidad máxima de mediano plazo se realiza asociado a condiciones hidráulicas según la interacción conjunta del total de la infraestructura del SNT, ya sea existente o nueva infraestructura. Lo anterior permite determinar los correspondientes valores de capacidad asociados a cada tramo CREG. Por lo descrito, no es posible realizar la desagregación de los aportes de capacidad según lo describe el literal k) del artículo 16, ya que los cálculos de CMMP no permiten separar las infraestructuras nuevas de la existente.</p>	<p>Se propone que adicional al concepto de CMMP se construyan y definan los lineamientos requeridos para determinar los escenarios de capacidad adicionales que complementarían las evaluaciones propuesta en el literal k), aclarando que en ningún momento representan o modifican el calculo de CMMP.</p>	<p>En el caso de las IAC futuras, el cálculo de la CMMP debe hacerse con supuestos. Si esto no fuera posible, ¿Cómo la empresa encuentra la necesidad de ampliar la capacidad? ¿Cómo las empresas construyen una solución para ampliar capacidad sin saber cuánta capacidad adicional aporta un proyecto?</p> <p>En el caso de extensiones igual reflexión hay. Cuando se quiere llegar a un nuevo punto, el análisis de la información debe conducir a un valor de CMMP.</p>
<p>Demanda</p>	<p>Según la teoría regulatoria, la metodología de corte transversal es una metodología de costo medio calculado con la demanda real a una fecha de corte9, tal cual propone la Comisión en la metodología propuesta, al tomar los últimos tres años del periodo tarifario anterior para determinar la demanda del próximo periodo tarifario. Si bien la CREG en el numeral 6.4.5 del documento soporte a la resolución en consulta abandona la posibilidad de incorporar el corte transversal, los</p>		<p>En primer término, la señal es de precios máximos y el riesgo de la demanda está en cabeza del transportador.</p> <p>Segundo, el transportador proyecta la demanda y la CREG con los criterios expuestos en la resolución puede ajustar los valores de demanda. Esta es una labor necesaria. Por naturaleza, y así se ha visto, el transportador envía los valores de demanda más conservadores. Esta es una herramienta a la que acude el transportador porque sabe que (i) el cargo depende, entre</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 240

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>ajustes propuestos claramente obedecen a dicha metodología, al tomar el comportamiento de datos reales e históricos en un periodo de tiempo determinado y no realizar una estimación o proyección de acuerdo con la metodología de costo medio de mediano plazo. Tomar el comportamiento real e histórico es de poca aplicabilidad para determinar la demanda futura de cada tramo regulatorio considerando las condiciones del mercado colombiano que se caracteriza por i) la situación incierta de suministro, ii) la necesidad de inversiones (no marginales) que permitan la incorporación de nuevos gases, y iii) segmentos de demanda de fuertes estacionalidades y de alta elasticidad. La declinación de las fuentes principales y la aparición de nuevos yacimientos generan cambios en los flujos de gas a lo largo del sistema de transporte y poca estabilidad en las contrataciones de cada tramo regulatorio. Esta medida no solo “frenaría la expansión”<sup>10</sup>, siendo la expansión oportuna uno de los objetivos principales de la nueva metodología, sino que también puede “derivar en insuficiencia financiera”<sup>11</sup>. En la respuesta de la Comisión al derecho de petición interpuesto de buena fe por Promigas no fueron aclarados los fundamentos de la propuesta.</p>		<p>otras aspectos, del valor de la demanda, y (ii) un valor de demanda conservador minimiza el riesgo de recuperación de la inversión.</p> <p>La señal de tomar como restricción la demanda de los últimos 3 años para los siguientes cinco años no significa que se elimina la proyección de demanda a 20 años que debe hacer el transportador. Esta restricción puede ser ajustada si el transportador demuestra por qué puede ser menor a dicho promedio. Una posibilidad para eliminar la problemática de los valores de demanda entre el principal y el agente sería migrar a un esquema de ingreso regulado, de manera que ninguno enfrentara ese riesgo. Sin embargo, como lo ha señalado la CREG, se propone continuar con este esquema por un periodo tarifario adicional y en el siguiente, dependiendo del modelo que se escoja, se podría migrar a un nuevo esquema.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 241

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Factor de Utilización al agotar la vida útil normativa</p>	<p>(...) A pesar de la consistencia de todo lo descrito anteriormente, la Comisión introduce el siguiente párrafo en la Resolución 160 de 2020 en consulta: "Párrafo 3. Cuando un tramo o grupo de gasoductos termine su primer período de vida útil normativa, el factor de utilización se volverá a contabilizar a partir del siguiente período de vida útil normativa. Si el tramo o grupo de tramos tuvo ampliaciones dentro del período tarifario anterior (t-1), se considera para el cálculo del factor de utilización contar el primer período de vida útil normativa a partir del valor de la variable b promediada." (Subrayado fuera de texto) Esta abrupta propuesta, implica una violación a la confianza legítima que los agentes tienen en la institución, ya que se basa en el desconocimiento total del marco regulatorio y los incentivos bajo los cuales se ha desarrollado la infraestructura de transporte de gas en los último 20 años. El cambio además corresponde a una acción oportunista del regulador para disminuir los ingresos del transportador aplicando criterios de eficiencia sobre los cuales el transportador no tiene ninguna posibilidad de gestión, como en lo que se refiere a las disminuciones de demanda por agotamiento de fuentes de gas natural o frente a las capacidades de los gasoductos. Se solicita al regulador mantener la señal regulatoria instaurada, prometida y reafirmada</p>		<p>La regulación económica tiene ciclos de 20 años para remunerar los activos. Una vez se cumple un periodo de vida útil normativa (VUN) se actualiza el valor del activo y las otras variable como la demanda. El factor de utilización es una señal que apunta a que la demanda tenga un cubrimiento cuando un gasoducto se está encallando. Por ejemplo, si en la segunda vida útil normativa, el gasoducto tiene un factor de utilización de 0,2 económicamente se considera que el 100% de la subutilización del gasoducto no se le debe pasar al usuario. La señal de utilización acota ese riesgo al factor de utilización normativo, que, entre otras cosas, tiene un margen amplio para las empresas. Esos factores están en 0,4 y 0,5. Por otra parte, del comentario recibido, es importante señalar que ni en la metodología contenida en la Resolución CEEG 126 de 2010 ni en la contenida en la 001 de 2000 había una señal que indicare que en la segunda vida útil normativa no se irían a revisar los factores de utilización. De hecho, algunos tramos regulatorios de Promigas terminaron su primer periodo de vida útil normativo en 2002 y a partir de ese año inició un nuevo periodo. La CREG en la aplicación de la metodología contenida en la Resolución 126 no consideró que algunos tramos ya estaban en su segunda vida y en las actuaciones correspondientes volvió a hacer los cálculos de factor de utilización.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 242



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	durante los últimos 20 años y eliminar la propuesta de volver a contabilizar el Factor de Utilización a partir del segundo o sucesivos períodos de vida útil.		
Pertinencia de la aplicación del Factor de Utilización y ajustes propuestos	<p>El ajuste propuesto por la Comisión para determinar el año de inicio de la aplicación del Factor de Utilización promediando el primer año de vida útil del activo y el primer año de vida útil de la ampliación de capacidad parece positiva, sin embargo, en algunos casos insuficiente, por esto, adicional a que se haga la revisión particular por parte del regulador de cada caso y la posibilidad de aplicar excepciones justificadas, se proponen estos ajustes adicionales que permitirían que el criterio del Factor de Utilización recoja de mejor forma las particularidades de los proyectos y mercados:</p> <p>- Cálculo del Factor de Utilización por sentido de flujo: Debido a la situación actual de suministro, que se caracteriza por la declinación de fuentes tradicionales y la aparición de nuevos campos en ubicaciones opuestas en el sistema de transporte, se han requerido ampliaciones de capacidad para inyectar el nuevo gas en flujos contrarios a los tradicionales. Por tanto, se solicita calcular el Factor de Utilización por sentido de flujo de manera independiente, de tal forma que no se reinicie la medición del factor de eficiencia para el flujo natural, considerando que la disminución del</p>		<p>Con respecto al factor de utilización de acuerdo con el sentido del flujo la Comisión manifiesta que la metodología determina un cargo para cada tramo, con independencia del sentido del flujo del gas. Esto involucra que los valores de las demandas en cada sentido se agreguen. Calcular factores de utilización por sentido del flujo no se considera pertinente porque ello implicaría discriminar qué activos se justifican para un sentido y qué activos para el otro sentido. El tubo es sólo uno y el sentido del gas en un tubo es sólo uno. Cuando hay bidireccionalidad se usa el mismo tubo.</p> <p>Con respecto al cálculo del factor de utilización es pertinente señalar que su estimación y los ajustes que se realizan buscan un cálculo eficiente para la demanda. El ejercicio no es cómo construir un cálculo que resultare en el mayor valor posible. Expuesto este elemento con el cálculo propuesto, si se incluye un valor presente para las demandas futuras también habría que considerar un valor futuro para las demandas del pasado. La Comisión no ve cuál es el valor agregado del ajuste.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 243

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>flujo es ajena y no gestionable por el transportador. Para el flujo natural se seguiría calculando su criterio de eficiencia desde su año 0 hasta finalizar su primer periodo de vida útil normativa, mientras que, para el sentido de contraflujo, donde existió la ampliación, se aplicaría a partir del año de la aprobación y aplicación de los cargos de la ampliación.</p> <p>- Cálculo del Factor de Utilización con el valor presente de la demanda esperada y no su sumatoria: En los orígenes del cálculo de este criterio de eficiencia se utilizaba el valor presente de las demandas proyectadas. En aquella época se consideró que la señal era inconveniente porque se le daba mucho más peso a los primeros años de proyección en un contexto en donde se esperaba que los gasoductos fuesen contratando y topando su capacidad con el pasar de los años, es decir más hacia la mitad y final de su vida útil normativa. Sin embargo, en el contexto actual la situación para las ampliaciones de capacidad es totalmente opuesta. Hoy nos enfrentamos a ampliaciones que se requieren para inyectar un nuevo gas que tiene pocos años de reserva garantizada para atender a una misma demanda, que simplemente está cambiando su fuente de suministro. En este nuevo contexto, en donde la mayor utilidad de los gasoductos se evidencia en los primeros años se considera conveniente aplicar nuevamente para el</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 244

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	cálculo del Factor de Utilización el valor presente de la demanda esperada de capacidad.		
Comentarios particulares a la aplicación de la fórmula de Factor de Utilización propuesta	<p>¿Cuáles son las reglas de aproximación o redondeo a seguir cuando el resultado del promedio entre el primer año de vida útil del activo y el primer año de vida útil de la ampliación de capacidad resulte en un número entero, por ejemplo 2010,5?</p> <p>¿Si ha habido ampliaciones reconocidas en períodos tarifarios anteriores, cuál es el año equivalente al primer año de vida útil normativa para la determinación del año b? ¿Es la fecha de inicio de vida útil de la última ampliación reconocida o es un promedio entre el primer año de vida útil del activo y el año de inicio de dicha ampliación ejecutada e incluida en cargos regulados en períodos tarifarios anteriores?</p> <p>¿Si ha habido varias ampliaciones ejecutadas en distintos años del período tarifario anterior no reconocidas aún en los cargos regulados (IFPNIt-1), cuál es el año equivalente al año de inicio de vida útil de la ampliación para la determinación del año b? Se entiende que como la vida útil normativa de todas las inversiones realizadas a riesgo durante el período tarifario anterior inician con la incorporación de las inversiones en cargos regulados, todas tendrían el mismo año de inicio de vida útil (cuando se aprueben los cargos tarifarios que remuneran su inversión), indistintamente del año de inicio de</p>		Se acoge el comentario. La variable b debe corresponder a un número entero. En caso necesario se hará aproximación al número entero más cercano. En caso de que el número estuviere exactamente en la mitad de dos números enteros la aproximación se hará al número mayor.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 245

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>operación de cada una de ellas. Las respuestas a estas inquietudes son indispensables para poder realizar un verdadero análisis de si esta señal propuesta por la Comisión realmente se constituye en un incentivo para el desarrollo de nueva infraestructura de transporte.</p>		
<p>Comentarios particulares a la aplicación de la fórmula de Factor de Utilización propuesta</p>	<p>Por otro lado, se solicita al regulador unificar las definiciones de la Demanda Máxima de Capacidad, DMC ya que tiene dos definiciones distintas en dos secciones del documento. Se solicita que la definición del artículo 2 sea ajustada en los mismos términos del artículo 3, es decir no expresarla en términos de volumen sino de capacidad. “Artículo 2. Demanda Máxima de Capacidad, DMC: Es el volumen máximo de transporte de gas en un día de un año, expresado en miles de pies cúbicos por día (kpcd).” Artículo 3. DMC = Demanda máxima de capacidad real, reportada por el transportador, para cada uno de los años del período comprendido entre el año b y el año e. En caso de que el transportador no reporte esta información, la Comisión tendrá en cuenta la mejor información disponible. Esta demanda deberá ser mayor o igual a la máxima capacidad contratada para cada uno de los años comprendidos entre el año b y el año e. Expresada en kpcd.”</p>		<p>Se acoge comentario y se hace ajuste</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 246



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>requerimientos de expansión a la infraestructura existente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de requerirse expansiones solo se viabilizarían aquellas donde el cargo que resulte después de la expansión sea igual o inferior al costo aprobado. La metodología supone que solo se podrían realizar aquellas inversiones que sean marginales.</li> <li>- No existen riesgos asociados a contracciones de demanda por cambios en las condiciones de mercado. Lo anterior dista completamente de la experiencia en Colombia en donde:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La demanda presenta fuertes estacionalidades y factores de carga muy distintos por tipo de remitente, como es el caso de los usuarios termoeléctricos que varían sus nominaciones de acuerdo con las condiciones hidrológicas.</li> </ul> </li> <li>- Existe alta elasticidad de la demanda en un porcentaje significativo de segmentos de consumo.</li> <li>- Son emitidas señales de política pública por parte del Estado que impactan el consumo de gas, las cuales son difíciles de prever para el futuro.</li> </ul>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 248

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Metodología para la determinación de la demanda</p>	<p>Adicionalmente, el contexto de suministro se caracteriza por la declinación de los principales campos de producción y la aparición de campos menores que requieren de inversiones para poder ser incorporados al mercado. Estas inversiones son requeridas para invertir los flujos de los diferentes tramos regulatorios o para ampliar la capacidad existente de acuerdo con el descubrimiento de las nuevas fuentes de suministro. Asimismo, los contratos de transporte por tramo de gasoducto no son estables ni tampoco se mantienen en el tiempo. Las contrataciones se comportan de acuerdo con la ubicación de las nuevas fuentes y las rutas requeridas para transportar ese nuevo gas.</p>		<p>Efectivamente el sentido del flujo del gas depende de las fuentes. De la aparición o desaparición de ellas. Y depende también del comportamiento de la demanda existente y de la aparición de nuevas demandas (e.g. transportes masivos con gas natural).</p>
<p>Metodología para la determinación de la demanda</p>	<p>Tomar el comportamiento real es de poca aplicabilidad para determinar la demanda futura de cada tramo regulatorio considerando las condiciones del mercado colombiano que se caracteriza por i) la situación incierta de suministro, ii) la necesidad de inversiones (no marginales) que permitan la incorporación de nuevos gases, y iii) segmentos de demanda de fuertes estacionalidades y de alta elasticidad. La declinación de las fuentes principales y la aparición de nuevos yacimientos generan cambios en los flujos de gas a lo largo del sistema de transporte y poca estabilidad en las contrataciones de cada tramo regulatorio. La propuesta de la Comisión</p>		<p>El comentario parece no considerar que se mantiene la metodología anterior y que el acotamiento se puede modificar en la medida en que el transportador demuestre que hay situaciones que explican una disminución de la demanda. Adicionalmente, en transporte el mecanismo de expansión es muy relevante. Si se hace un balance sobre qué alternativas hay, nótese que hay varias. Desde la metodología está la expansión con contract carrier, por fuera de la metodología están los gasoductos de conexión y los open season. Adicionalmente, desde la planeación central están los proyectos del plan de abastecimiento de gas natural.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, la CREG</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 249





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Metodología para la determinación de la demanda</p>	<p>(...) Ahora bien, la Comisión incluye la posibilidad en la Resolución 160 de 2020, que el transportador pueda justificar las demandas que estén por debajo del promedio real de los últimos 3 años, y en dado caso que el regulador lo considere pertinente, ajustar dichas demandas de acuerdo con sus estimaciones. Si el propósito de incluir esta señal en la metodología es permitir un espacio para la validación de las estimaciones de demanda no es necesario cambiar la señal que existe. La metodología vigente contempla todos los incentivos para que las demandas estén debidamente justificadas con análisis de mercado soportados con criterios técnicos y objetivos, tales como escenarios macroeconómicos, infraestructura prevista y contratos firmes de transporte vigentes para el horizonte de proyección, como también, son puestas a consideración y comentarios por parte de la industria. En caso de que se compruebe que existen desviaciones, el regulador tendría la posibilidad de ajustar los pronósticos de demanda del transportador. (...)</p>		<p>El acotamiento permite al transportador, si es del caso, justificar las reducciones de demanda en su solicitud de cargos. El cálculo de los cargos debe ser el resultado de valores eficientes en cada una de sus variables. Esto es, en la tasa de remuneración y los valores de (i) inversión, (ii) AOM y (iii) demanda. Considerando las reglas de comportamiento de mercado, la razón de la propuesta sobre que el poder modificar el valor observado está en cabeza de la empresa tiene el valor de que es el transportador quien tiene que declarar que la información es diferente a la observada.</p>
<p>Motivaciones de la CREG para cambiar la señal</p>	<p>En el documento soporte a la resolución en consulta la CREG expresa como única motivación para cambiar la señal lo siguiente: “En algunos tramos del SNT se recibieron quejas porque algunos remitentes no encontraban capacidad disponible mientras en el cálculo de los cargos la utilización estimada de los</p>		<p>El cargo de transporte es muy sensible a cualquier cambio en cualquiera de sus variables. La Comisión insiste en que es labor de la CREG utilizar las herramientas que permitan un cálculo de la demanda eficiente. La regulación mantiene la regla solo que tienen una restricción "blanda", como ya se explicó un transportador puede</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 251

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>gasoductos no fue del 100%. Esta situación llevó a que en las bases tarifarias que se emitieron en 2014 la CREG anunciara que estudiaría la posibilidad de migrar a un esquema de corte transversal". (Subrayado fuera de texto)</p> <p>La CREG no puede basarse en unas "quejas" para modificar una señal que generará impactos adversos tanto para la industria como para el transportador, sin verificar los supuestos, sustentos, soportes, hechos reales y cumplidos de dichas quejas, análisis que no se encuentra dentro del AIN realizado por la Comisión en el documento soporte a la resolución.</p> <p>En el análisis realizado por la CREG, elaborado para la expedición de la Resolución 082 de 2019 (Propuesta para la comercialización de transporte), el regulador expone que la mayoría de los gasoductos no están contratados en su totalidad y sólo algunos tramos del sistema del interior cuentan con porcentajes de contratación cercanos a la totalidad de su capacidad máxima durante enero de 2017 y enero de 2018. Es claro que en este periodo de tiempo la premisa del regulador de que "algunos remitentes no encontraban capacidad disponible" no es aplicable.(...)</p> <p>Por todos los argumentos expresados anteriormente, se le solicita a la Comisión que mantenga la señal vigente para las estimaciones de la demanda.</p>		<p>justificar las reducciones esperadas de la demanda.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 252

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Demanda</p>	<p>En la metodología las consideraciones de la demanda a incluir y proyectar son fundamental, ya que sí se tienen solo consideraciones históricas, la misma puede estar subvalorada, por lo que se considera esencial incluir escenarios de demanda con un mercado activo y abastecido que incluya la demanda térmica en la Demanda Esperada de Capacidad. Esto repercutirá en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Reflejar, de forma adecuada, el sustento de las inversiones de la infraestructura.</li> <li>o Definir una tarifa de transporte más competitiva.</li> <li>o Contribuir a viabilizar el traslado de la demanda térmica, que hoy en día respalda sus Obligaciones de Energía en Firme con líquidos, hacia un respaldo con gas natural.</li> </ul> <p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer los flujos de dichos tramos, por un lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes, con un horizonte de tiempo de veinte años.</p>		<p>La información de demanda que presente el transportador sigue siendo la proyectada solo que tienen un check en los primeros 5 años respecto de la tendencia histórica más reciente. La demanda es una variable muy importante en la determinación del cargo. Las señales que se han construido en la propuesta apuntan a que el valor que se incluya en esa componente sea el más sensato posible, con la información disponible.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 253

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Sin embargo, con la incertidumbre sobre la localización de las nuevas fuentes de producción y la indefinición de los niveles de producción, realizar la proyección de los flujos de los tramos de gasoducto, no puede ser confiable en este horizonte de tiempo. No existe certeza sobre los volúmenes de los flujos de las fuentes actuales, ni los volúmenes de los flujos de las nuevas fuentes de tamaño medio, o sobre las fechas de las entradas dichos campos y los remitentes finales. Se deben definir variables como los volúmenes de los flujos de la planta de regasificación, los remitentes que utilizarían planta y la fecha real de su conexión. Determinar los volúmenes de los flujos de los proyectos off-shore, la entrada de los proyectos y los remitentes finales. Incorporar las incertidumbres en los escenarios de Demanda Esperada de Capacidad y de Demanda Esperada de Volumen no es un trabajo exclusivo de los transportadores, debe incluirse a la demanda, y no generar cargos que no pueden responder a estos dilemas. Este riesgo latente se elimina bajo un esquema de cargos de estampilla ampliamente propuesto por los interesados.</p>		<p>Con respecto a la posibilidad de generar cargos estampillas, llamamos la atención en el sentido de que la propuesta contiene unos mecanismos que permiten el agrupamiento de tramos regulatorios. Con respecto al control de la información para establecer los valores de demanda, el mecanismo que se consultó contiene los siguientes elementos: (i) los transportadores envían las proyecciones con los respectivos soportes, (ii) La información que se reciba se hace pública mediante circular para que terceros interesados se puedan pronunciar, y (iii) la CREG tendrá en cuenta la información reportada en el gestor sobre demandas.</p> <p>Adicionalmente está el factor de utilización que corrige los valores de demanda cuando un tramo de gasoducto empieza a tener encallamiento.</p>

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 254

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Finalmente, Asoenergía anota que la actual metodología de distancia partió de la existencia de un punto de entrada de suministro abundante y puntos de salida que se iban conectando a medida que se avanzaba con la construcción de la infraestructura. Hoy en día, la situación ha cambiado drásticamente. Existe una clara declinación de los campos de Ballena – Chuchupa hoy campo menor, y Cusiana – Cupiagua con la expectativa de declinación a partir del año 2025. Por otro lado, la demanda final bien abastecida se pudiera proyectar estable y confiablemente. Mantener una metodología que no reconozca esto, generaría una destrucción de valor del activo y su desuso.</p>		<p>La responsabilidad en la solicitud de cargos es del transportador y parte de ello es hacer su proyección de demanda anual con un horizonte de 20 años. En este ejercicio el transportador con su conocimiento del sistema elabora su mejor proyección con los supuestos que hizo.</p>
<p>Parágrafo 3. Cuando un tramo o grupo de gasoductos termine su primer período de vida útil normativa, el factor de utilización se volverá a contabilizar a partir del siguiente período de vida útil normativa.</p>	<p>Solicitamos a la Comisión retirar el nuevo cálculo del factor de utilización para activos que ya cumplieron VUN, dado que los agentes transportadores no pueden realizar gestión frente a cambios en la ubicación de oferta y demanda de Gas Natural, referente a las proyecciones iniciales de expedientes tarifarios o el diseño de la infraestructura. (EG. Declive Producción Campo Chuchupa/Traslado de industria a otras zonas del país).</p>		<p>El factor de utilización es una medida regulatoria que por un lado brinda señales al transportador sobre la capacidad de las inversiones y, cuando el gasoducto está en marcha, respecto al encallamiento. En este último caso, cuando el gasoducto empieza a no utilizarse, el factor de utilización distribuye el riesgo entre el transportador y los remitentes. Nótese que, si no se hiciera el ajuste, la demanda podría pagar unos cargos muy onerosos por la prestación del servicio.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 255

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Proyección Flujos por Tramo	<p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer lo flujos de dichos tramos, por una lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes. Lo anterior, con un horizonte de tiempo de veinte años. Teniendo en cuenta la incertidumbre sobre la localización de las nuevas fuentes de producción y la definición de los niveles de producción, tanto de las nuevas fuentes como de las actuales, Baterías Willard S.A. manifiesta que realizar la proyección de los flujos de los tramos de gasoducto, considerando los parámetros mencionados, puede no ser confiable : ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las fuentes actuales, dada su volatilidad, entre dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las nuevas fuentes de tamaño medio, las entradas dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de la planta de regasificación y quiénes serían los remitentes que utilizarían planta? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de los proyectos off-shore, la entrada del proyecto y quiénes serían los remitentes finales?</p>		<p>En materia de las fuentes y la certidumbre sobre la producción nótese que ese fenómeno afecta especialmente a los gasoductos que conectan esas fuentes con el SNT. En el caso de los gasoductos que llegan a la demanda, bajo el supuesto de que esta se mantiene, el flujo de gas no debería afectarse. Así, el problema planteado no es un fenómeno extendido en toda la red de transporte. La incertidumbre de la proyección para algunos gasoductos como ya se mencionó, es en el mediano plazo el cual podrá ser revisado en el próximo período tarifario. El transportador con su conocimiento del sistema debe hacer su mejor estimado e indicar los supuestos hechos. En esta discusión es importante tener en cuenta que mediante las figuras del gasoducto de conexión y los open season, se puede desarrollar infraestructura que permita poner el gas en el SNT. Así, desarrollos con alta incertidumbre podrían ir acompañados con estas posibilidades de extensión en la red.</p> <p>Adicionalmente, en la propuesta hay los mecanismos para re-diseñar los tramos regulatorios vigentes. Así, esta alternativa puede ser una herramienta para propiciar que los nuevos desarrollos gasíferos entren al SNT.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 256

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Incorporar las incertumbres mencionadas anteriormente en los escenarios de Demanda Esperada de Capacidad y de Demanda Esperada de Volumen no reflejarían un escenario realista ni simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		
<p>Proyección Flujos por Tramo</p>	<p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer lo flujos de dichos tramos, por una lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes. Lo anterior, con un horizonte de tiempo de veinte años. Teniendo en cuenta la incertidumbre sobre la localización de las nuevas fuentes de producción y la definición de los niveles de producción, tanto de las nuevas fuentes como de las actuales, POSTOBON S.A. manifiesta que realizar la proyección de los flujos de los tramos de gasoducto, considerando los parámetros mencionados, puede no ser confiable : ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las fuentes actuales, dada su volatilidad, entre dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las nuevas fuentes de tamaño medio, las entradas dichos campos y los remitentes finales?</p>		<p>En materia de las fuentes y la certidumbre sobre la producción nótese que ese fenómeno afecta especialmente a los gasoductos que conectan esas fuentes con el SNT. En el caso de los gasoductos que llegan a la demanda, bajo el supuesto de que esta se mantiene, el flujo que de gas no debería afectarse. Así, el problema planteado no es un fenómeno extendido en toda la red de transporte. La incertidumbre de la proyección para algunos gasoductos como ya se mencionó, es en el mediano plazo el cual podrá ser revisado en el próximo período tarifario. El transportador con su conocimiento del sistema debe hacer su mejor estimado e indicar los supuestos hechos. En esta discusión es importante tener en cuenta que mediante las figuras del gasoducto de conexión y los open season, se puede desarrollar infraestructura que permita poner el gas en el SNT. Así, desarrollos con alta incertidumbre podrían ir acompañados con estas posibilidades de extensión en la red.</p> <p>Adicionalmente, en la propuesta hay los mecanismos para re-diseñar los tramos regulatorios vigentes. Así, esta alternativa puede ser una herramienta para propiciar</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 257

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de la planta de regasificación y quiénes serían los remitentes que utilizarían planta?</p> <p>¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de los proyectos off-shore, la entrada del proyecto y quiénes serían los remitentes finales?</p> <p>Incorporar las incertumbres mencionadas anteriormente en los escenarios de Demanda Esperada de Capacidad y de Demanda Esperada de Volumen no reflejarían un escenario realista ni simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>que los nuevos desarrollos gasíferos entren al SNT.</p>
<p>Proyección Flujos por Tramo</p>	<p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer lo flujos de dichos tramos, por una lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes. Lo anterior, con un horizonte de tiempo de veinte años. Teniendo en cuenta la incertidumbre sobre la localización de las nuevas fuentes de producción y la definición de los niveles de producción, tanto de las nuevas fuentes como de las actuales, FERRO COLOMBIA S.A.S manifiesta que realizar la proyección de los flujos de los tramos de gasoducto, considerando los parámetros</p>		<p>En materia de las fuentes y la certidumbre sobre la producción nótese que ese fenómeno afecta especialmente a los gasoductos que conectan esas fuentes con el SNT. En el caso de los gasoductos que llegan a la demanda, bajo el supuesto de que esta se mantiene, el flujo de gas no debería afectarse. Así, el problema planteado no es un fenómeno extendido en toda la red de transporte. La incertidumbre de la proyección para algunos gasoductos como ya se mencionó, es en el mediano plazo el cual podrá ser revisado en el próximo período tarifario. El transportador con su conocimiento del sistema debe hacer su mejor estimado e indicar los supuestos hechos. En esta discusión es importante tener en cuenta que mediante las figuras del gasoducto de conexión y los open season, se puede desarrollar infraestructura que permita poner el gas en</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 258



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>mencionados, puede no ser confiable :                      ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las fuentes actuales, dada su volatilidad, entre dichos campos y los remitentes finales?                      ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las nuevas fuentes de tamaño medio, las entradas dichos campos y los remitentes finales?                      ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de la planta de regasificación y quiénes serían los remitentes que utilizarían planta?                      ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de los proyectos off-shore, la entrada del proyecto y quiénes serían los remitentes finales?                      Incorporar las incertumbres mencionadas anteriormente en los escenarios de Demanda Esperada de Capacidad y de Demanda Esperada de Volumen no reflejarían un escenario realista ni simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>el SNT. Así, desarrollos con alta incertidumbre podrían ir acompañados con estas posibilidades de extensión en la red.</p> <p>Adicionalmente, en la propuesta hay los mecanismos para re-diseñar los tramos regulatorios vigentes. Así, esta alternativa puede ser una herramienta para propiciar que los nuevos desarrollos gasíferos entren al SNT.</p>
	<p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer lo flujos de dichos tramos, por una lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes. Lo anterior, con un horizonte de tiempo de veinte años.</p>		<p>En materia de las fuentes y la certidumbre sobre la producción nótese que ese fenómeno afecta especialmente a los gasoductos que conectan esas fuentes con el SNT. En el caso de los gasoductos que llegan a la demanda, bajo el supuesto de que esta se mantiene, el flujo que de gas no debería afectarse. Así, el problema planteado no es un fenómeno extendido en toda la red de transporte. La incertidumbre de la proyección para algunos gasoductos como ya se mencionó, es en el mediano</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 259



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Demanda empleada en la determinación de los cargos tarifarios. En la resolución CREG N°160/2020, la Comisión estableció en el artículo 16 el criterio de determinación de las Demandas esperadas de capacidad y de volumen introduciendo algunas modificaciones con respecto a la metodología vigente.</p>	<p>(...) En tanto que, en la Resolución CREG N°160/2020 si bien el agente transportador debe reportar las demandas esperadas de capacidad y volumen, estos montos no son los únicos que serán considerados por la Comisión en la definición de la demanda que se empleará en la determinación de los cargos de transporte (...) Al igual que con el caso del menú de contratos y la determinación de los gastos de AOM, la Comisión impone una restricción asimétrica que solo se aplica para el caso que beneficia al usuario. Esta restricción carece de sustento y validez, ya que si bien la Comisión en el documento CREG 126/2020 indica su intención de revisar el mecanismo de determinación de la demanda y propone que en el horizonte de proyección los valores de demanda no pueden ser inferiores al promedio de esa información en el gestor del mercado para los últimos tres años, no justifica adecuadamente dicha restricción. La existencia de un gestor de mercado no asegura que la demanda de un tramo no pueda caer o subir entre un año y otro.</p>		<p>La responsabilidad en la solicitud de cargos es del transportador y parte de ello es hacer su proyección de demanda anual con un horizonte de 20 años. En este ejercicio el transportador con su conocimiento del sistema elabora su mejor proyección con los supuestos que hizo. Adicionalmente, es importante notar que si el transportador tiene información que contraría el valor histórico, en la misma propuesta se expone que el transportador declarará la información que considere necesaria, a fin de demostrar que los valores de demanda son diferentes.</p> <p>En esta discusión es prudente señalar que hay una asimetría de información entre el transportador, los remitentes y el regulador. Esta asimetría puede propiciar un riesgo moral consistente en que como el factor de utilización solo se activa cuando el factor de utilización resulta menor a un factor normativo las firmas pueden reportar valores de demanda inferiores a los esperados por ellas mismas. Por tanto, la regulación busca una mayor simetría de la información para las partes involucradas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 261



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Demanda empleada en la determinación de los cargos tarifarios. En la resolución CREG N°160/2020, la Comisión estableció en el artículo 16 el criterio de determinación de las Demandas esperadas de capacidad y de volumen introduciendo algunas modificaciones con respecto a la metodología vigente.</p>	<p>Por otro lado, si bien la información histórica es habitualmente empleada para la proyección de la demanda, no resulta un buen predictor para todos los segmentos consumidores. Si bien los mercados residenciales y comerciales pueden seguir tendencias históricas, para los segmentos industriales y térmicos no es así. El mercado térmico, en particular, presenta mucha volatilidad y es sensible a diversos factores que afectan su consumo, por lo que el despacho futuro no necesariamente está relacionado con lo que ocurrió años anteriores.</p> <p>Por lo tanto, no se puede restringir la demanda futura en base al promedio de los últimos 3 años, ya que no necesariamente lo pasado en los últimos 3 años se vuelve a repetir. Adicionalmente se debe considerar que el sector se encuentra en evolución, con el fomento de la incorporación de nuevas fuentes y puntos de inyección de gas natural no resulta improbable que la demanda de un tramo de gasoducto disminuya de una año a otro producto precisamente de la incorporación de un nuevo punto de inyección de gas natural que le quite atractivo al uso de ese tramo.</p>	<p>Dado lo arbitrario e injustificado del criterio fijado por la Comisión de imposibilitar que la demanda para los primeros cinco (5) años del horizonte de proyección, supere el promedio de los valores de los 3 últimos años del período tarifario t-1, se solicita a la Comisión que elimine dicha restricción. Se debe considerar que la Resolución CREG N°160/2020 indica que la demanda que presente el transportador estará sujeta a análisis de la Comisión y otros agentes, por lo que no se entiende la restricción adicional impuesta por la Comisión.</p> <p>En virtud de lo anterior y los otros puntos detallados en la sección 1.2.9.1 se solicita a la Comisión que retire la restricción de que la demanda de demanda no podrá ser inferior al promedio de los valores de los 3 últimos años del período tarifario t-1.</p>	<p>La responsabilidad en la solicitud de cargos es del transportador y parte de ello es hacer su proyección de demanda anual con un horizonte de 20 años. En este ejercicio el transportador con su conocimiento del sistema elabora su mejor proyección con los supuestos que hizo. Adicionalmente, es importante notar que si el transportador tiene información que contraría el valor histórico, en la misma propuesta se expone que el transportador declarará la información que considere necesaria, a fin de demostrar que los valores de demanda son diferentes.</p> <p>En esta discusión es prudente señalar que hay una asimetría de información entre el transportador, los remitentes y el regulador. Esta asimetría puede propiciar un riesgo moral consistente en que como el factor de utilización solo se activa cuando el factor de utilización resulta menor a un factor normativo las firmas pueden reportar valores de demanda inferiores a los esperados por ellas mismas. Por tanto, la regulación busca una mayor simetría de la información para las partes involucradas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 263

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Agregación y seccionamiento de tramos	(...) No obstante, con el ánimo de contribuir a contar con una normatividad clara y sin ambigüedades, sugerimos a la Comisión verificar que el procedimiento descrito en el artículo 47 de la Resolución en consulta responde efectivamente al objetivo expresado en el documento soporte. Específicamente, se recomienda revisar la congruencia de los literales que hacen referencia a la participación de los agentes interesados en el proceso de agregación o seccionamiento, y la metodología de evaluación que utilizaría la Comisión para su evaluación y posterior aprobación dentro de los cargos tarifarios. Adicionalmente, se sugiere clarificar el esquema de remuneración que tendrían los tramos agregados, que entendemos sería el resultante de la aplicación de la Resolución CREG 186 de 2020.		Se incorpora ajuste en el texto del artículo 47 para dar la claridad solicitada en el comentario.
Agregación y seccionamiento de tramos	Finalmente, y como parte integral de los análisis que deberá adelantar la Comisión para definir la agregación de tramos existentes, desde la Asociación ponemos a consideración las siguientes propuestas. Primero que todo, sugerimos evaluar la posibilidad de incluir tramos que tengan un factor de utilización menor al 50% en el proceso de agregación, dado que los criterios establecidos en el Artículo 47 excluirían de antemano gasoductos que, de agregarse, podrían contribuir a aumentar la confiabilidad en el suministro. Por otra parte,		El propósito de agregar tramos, esto es que dos o más tramos se conviertan en uno sólo, busca que en la red sea posible poner gas adicional. En este sentido, la disposición contenida en el artículo 47 no puede utilizarse como una medida para mejorarle el ingreso a un activo encallado. Si efectivamente los beneficios son mayores que los costos, no debería haber problemas con el factor.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 264

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>recomendamos a la Comisión establecer claramente la demanda beneficiaria de la agregación de tramos existentes, de manera que los cargos asumidos por el resto del sistema no se vean afectados por este proceso. No obstante, la aplicación de las dos propuestas anteriores en el proceso de agregación de tramos debe realizarse sin perjuicio de afectar los beneficios que esto representaría para los remitentes del sistema, tal y como lo propone la Comisión en el Artículo 47 de la Resolución CREG 160 de 2020.</p>		
<p>ii. Debe haber un análisis de beneficio costo y de las implicaciones que tendrá para el mercado.</p>	<p>Solicitamos a la CREG aclarar el contenido mínimo que debe tener este análisis de beneficio costo. Lo anterior con la finalidad de evitar reprocesos en la solicitud.</p>	<p>Solicitamos a la CREG aclarar el contenido mínimo que debe tener este análisis de beneficio costo. Lo anterior con la finalidad de evitar reprocesos en la solicitud.</p>	<p>El análisis beneficio/costo es ampliamente conocido. Su aplicación es para cada caso en particular por lo que no se puede generalizar.</p>
<p>iii. La factibilidad de aplicar los cargos resultantes.</p>	<p>Solicitamos a la CREG aclarar el contenido mínimo que debe tener la factibilidad de aplicar los cargos resultantes , lo anterior con la finalidad de evitar reprocesos en la solicitud.</p>	<p>Solicitamos a la CREG aclarar el contenido mínimo que debe tener la factibilidad de aplicar los cargos resultantes , lo anterior con la finalidad de evitar reprocesos en la solicitud.</p>	<p>El análisis beneficio/costo es ampliamente conocido. Su aplicación es para cada caso en particular por lo que no se puede generalizar.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 265





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>vi. En la agregación de tramos de transporte no se permitirá la inclusión de gasoductos encallados o con factores de utilización inferiores a 0,5, en los siguientes cinco años.</p>	<p>En este aparte nos gustaría se aclare si los cinco años aplican para los gasoductos encallados y para el factor de utilización. Si aplica para el factor de utilización agradecemos nos aclaren como se calcula para los siguientes 5 años.</p>	<p>vi. En la agregación de tramos de transporte no se permitirá la inclusión de gasoductos encallados en los siguientes cinco años, o con factores de utilización inferiores a 0,5.</p>	<p>El análisis beneficio/costo es ampliamente conocido. Su aplicación es para cada caso en particular por lo que no se puede generalizar.</p>
	<p>Entendemos que una vez se incorporen los cambios propuestos sobre los activos que ya cumplieron o cumplirán su vida útil normativa (VUN) dentro del próximo periodo tarifario, se implementará el reconocimiento de sólo las inversiones necesarias para mantener un gasoducto en operación, con su respectivo AOM. Esta primera optimización es necesaria para proceder a evaluar posibles propuestas de los transportadores o terceros, frente a agrupar o estampillar tramos de gasoductos dentro de cada sistema de transporte.</p> <p>De otra parte, aunque estamos de acuerdo con la no inclusión de activos encallados en este mecanismo, preocupa que se exija que los gasoductos tengan que tener un factor de utilización (FU) mayor a 0.5, como requisito previo para permitir su agrupación. De lo anterior, entendemos que ésta es una condición salvable, mas no un impedimento para poder agregar los gasoductos que de entrada tendrían bajos FU desde el actual periodo tarifario.</p>	<p>2.Sugerimos que en caso de presentarse una condición de un FU menor a 0,5 en gasoductos a agrupar, se pueda aplicar lo dispuesto en el literal f del artículo 16 de la propuesta, sobre el ajuste a las demandas de capacidad y de volumen para el tramo o grupo de tramos que se pretenda agrupar. De esta forma se garantiza un FU mínimo de 0.5, como criterio de eficiencia en la utilización de la infraestructura. Igualmente, para el seguimiento posterior de este requisito en tramos ya agrupados, se sugiere modificar la redacción del parágrafo 4 del artículo 47, en el sentido de que si en un determinado año el FU obtenido es inferior a 0.5, se ajustará la demanda de “los tramos agrupados”, para cumplir con dicho</p>	<p>El factor de utilización es una disposición 'forward looking'. La idea es que la demanda esperada de capacidad del nueva tramo respecto a la CMMP del nuevo tramo no sea inferior a un factor.</p> <p>La posibilidad de agregar tramos no debe entenderse como una herramienta para esconder en los cargos gasoductos encallados (i.e. que no se necesitan).</p> <p>Del análisis de los comentarios en el texto de la resolución se ajusta la señal para que todo quede incorporado en el análisis de costo beneficio que siempre debe hacerse.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 267

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>requerimiento en el año siguiente. Esto tiene mayor sentido económico, frente a las posibles variaciones en la capacidad contratada en un determinado tramo, aceptando que los cargos basados en factores de utilización mayores o iguales a 0.5, son eficientes.</p>	

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 268

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Artículo 48. Agregación o seccionamiento de tramos existentes. La Comisión, cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia, aplicará los siguientes aspectos (...)</p>	<p>Consideramos que es pertinente que la Comisión haya introducido la posibilidad de estampillar parte de la infraestructura de los sistemas de transporte, sustentándose en un análisis costo beneficio que justifique dicho ajuste. Al respecto, consideramos que esto pudiera: i) derivar en el aprovechamiento de eficiencias en el mercado al viabilizar transacciones que de otra forma no se realizarían; y ii) sobre todo, impulsar el desarrollo de nuevas fuentes de oferta de gas natural al considerar la ubicación particular de proyectos. En todo caso, planteamos dos comentarios puntuales al respecto. En primer lugar, según lo plantea la Comisión, esta puede establecer el estampillamiento de infraestructura ante: i) la solicitud de la UPME de considerar esta posibilidad en el marco del Plan de Abastecimiento; ii) iniciativa propia de la Comisión; o iii) la solicitud de un agente interesado. Sin embargo, no precisa si en el tercer caso, como sí sucede en el primero, esto aplica a gasoductos nuevos o únicamente a gasoductos existentes. Así las cosas, sugerimos que en la metodología se precise que esta posibilidad aplicará a gasoductos nuevos ante solicitud de agentes interesados, y se detalle el proceso a adelantar por dichos agentes y la Comisión en estos casos. Esto es relevante en la medida en que, en el marco de la evaluación de la viabilidad</p>		<p>Se acoge el comentario.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 269

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>de proyectos de nueva oferta de gas, la certeza de contar con un estampillamiento previo al desarrollo de la infraestructura podría ser determinante para la toma de las decisiones de inversión en proyectos puntuales.</p> <p>No sería adecuado, por ejemplo, ejecutar la infraestructura de transporte asociada al proyecto de nueva oferta y solo posterior a ello poder realizar dicha solicitud, sin tener certeza sobre la aprobación o no de la misma; sobre todo en casos en los que el estampillamiento es determinante en la viabilidad económica del proyecto. En segundo lugar, ponemos a su consideración que, así como se realizará un análisis costo beneficio de la infraestructura que pudiera ser objeto de estampillamiento en el futuro, se realice una revisión detallada de las estampillas regionales, tanto vigentes como nuevas. Entendemos que este mecanismo ha sido impulsado con el ánimo de aumentar la cobertura en diferentes regiones del país, lo que consideramos ha sido adecuado para el desarrollo del mercado. En todo caso, consideramos que una revisión de la infraestructura regional con base en el análisis beneficio costo antes mencionado pudiera derivar en una mayor competitividad en las tarifas de transporte a nivel nacional.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 270

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
N/A	<p>Respecto a la agregación o seccionamiento de tramos, sugerimos a la Comisión evaluar el esquema, dado que, bajo las condiciones propuestas, para activos con un factor de utilización inferior al 0.5, no sería viable la agregación.</p> <p>Consideramos que el concepto de “encallamiento” que la CREG introduce en esta metodología y sobre el cual la CREG establece limitaciones para llevar a cabo la agrupación de tramos, no debe ser la señal para prohibir la agrupación. Lo anterior, dado que se podría estar en un escenario en el cual un tramo “encallado” o con un factor de utilización menor a 0.5 al ser agrupado, genere un beneficio para los usuarios del servicio al disminuir los costos para la demanda. Por lo tanto, solicitamos a la Comisión evaluar con prontitud la implementación de un mecanismo que facilite las transacciones en dichos tramos. Finalmente, esperamos que estos comentarios sean considerados para la construcción de una metodología que permita la remuneración de las inversiones, garantizando unas tarifas que representen costos de una gestión ineficiente por parte de las empresas y una prestación confiable del servicio público de gas natural.</p>		<p>Como se ha indicado, la señal de tomar como referencia la información de los últimos tres años como valor para la demanda en los siguientes cinco años se considera como una medida necesaria. Por supuesto, si el transportador tiene información objetiva que indica lo contrario, la podrá entregar a la CREG para que se considere.</p> <p>Se ajusta texto de la resolución para que la disposición se clara.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 271

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Segunda etapa	<p>2.3 ESTAMPILLAMIENTO O SECCIONAMIENTO DE TRAMOS. Respecto al estampillamiento, consideramos muy apropiado lo expuesto por la CREG de no permitir la inclusión de activos que se encuentran encallados y de aquellos cuyo factor de utilización, es menor del 50%. Respecto a la definición de que activos pueden ser estampillados, consideramos que esta acción debe ser revisada no solamente por los transportadores relacionados sino por los grandes consumidores relacionados, de forma tal que no perjudiquen actividades económicas que ya tienen suscritos compromisos de largo plazo. Como menciona la CREG, el objetivo es lograr “el deber ser”, es decir, precios eficientes para la demanda y una rentabilidad adecuada para el suministrador. Por ende, no se puede solamente revisar el impacto sobre el transportador, sin considerar la demanda, en particular aquella cuya sensibilidad al precio es significativa, es decir, los grandes consumidores del sector industrial. Finalmente, para los tramos que se vayan definiendo, es importante realizarles una validación expost, sugerimos que sea anual, con una metodología predefinida antes de permitir el primer estampillamiento, para que se valide el objetivo principal de esta disposición, el cual es tener la posibilidad de colocar más gas en el</p>		Las decisiones de estampillar siempre van acompañadas de un análisis de beneficio - costo.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 272

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	mercado y generar más competencia entre los campos productores.		
	1. En este Artículo se establece la posibilidad de "agregar" tramos de gasoductos cuando se cumplan unas condiciones y procedimientos fijados por la Comisión. Al respecto es necesario precisar el concepto de "agregar" ya que en el contexto de transporte de gas puede entenderse de dos maneras: i) estampillar tramos de gasoductos de forma tal que toda la demanda de un sistema o zona asuma la remuneración de dichos tramos; y ii) unir tramos contiguos; por ejemplo, que los tramos Barrancabermeja - Sebastopol y Sebastopol - Vasconia se unan para crear un único tramo Barrancabermeja - Vasconia. Entendemos que el concepto "agregar" hace referencia a estampillar tramos de gasoductos, pero en todo caso solicitamos aclarar el alcance de		Se incluye artículo que da claridad al proceso de agregación. En esencia este concepto consiste en: sea el tramo A - B y el tramo B-C. Si se agregan esos dos tramos habría un solo tramo A-C. Las propuestas que se presenten y los análisis B/C en cada caso permitirán evaluar estos aspectos.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 273

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>dicho concepto.</p> <p>2. Para "agregar" tramos de gasoductos, que entendemos como estampillar gasoductos, se establecen condiciones y procedimientos que pueden impedir estampillar tramos de gasoductos que son estratégicos para el sistema, y que una remuneración por distancia para estos gasoductos no facilita el desarrollo del mercado, como podría ser el caso del gasoducto Ballena - Barrancabermeja. En particular, la condición de no incluir gasoductos encallados o con factores de utilización inferiores a 0,5 en los siguientes cinco años impide analizar la agregación de gasoductos estratégicos para el mercado. Por tanto, solicitamos establecer mecanismos para que aquellos gasoductos que puedan ser estratégicos para el mercado, y que en todo caso cumplan los análisis de beneficio-costos, tengan tratamiento especial o esquemas especiales de remuneración. Por ejemplo, reconocimiento como activos de confiabilidad o remuneración por estampilla regional o nacional.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 274



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Etapa 1	<p>Otro grupo de afiliados considera que no hay lugar a aplicar la Etapa 1 porque:</p> <p>(i) Vulnera el rigor tarifario que debe observar el regulador al aprobar nuevas fórmulas tarifarias para la actividad de transporte con un enfoque integral. La propuesta de la Etapa 1 tiene un enfoque parcial que no permite actualizar todas las variables involucradas en el cálculo tarifario, y genera cargos “transitorios”. Esta falta de rigor regulatorio podría generar un mal precedente para el sector y debilitaría las señales de inversión.</p> <p>(ii) Los cargos “transitorios” de la Etapa 1 pueden tener una vigencia larga considerando los períodos que típicamente toman los procesos de aprobación de cargos. Por ejemplo, la actualización tarifaria con la metodología de la Resolución CREG 126 de 2010 tomó alrededor de 2 años.</p> <p>(iii) Corresponde a la Comisión agilizar la aprobación de la metodología integral, i.e. la que permite actualizar todas las variables involucradas en el cálculo tarifario, y adoptar los cargos regulados con base en esa metodología integral.</p>		<p>No se acepta el comentario puesto que:</p> <p>i) es una sola metodología durante el período tarifario con aplicaciones en la medida en que cambien las variables fundamentales tales como tasa de descuento o de rentabilidad de los activos, valor de los activos en cargos por entrada de nuevos activos o ajustes VUN. Si cambia la tasa de impuestos y se ajusta la tasa de descuento debe hacerse la actualización de cargos</p> <p>ii) no puede afirmarse que se desincentivan nuevas inversiones por dejar de recibir una sobrerremuneración originada en una tasa de descuento que no corresponde a la realidad del mercado.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 275

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Riesgo cambiario en el transportador	Sobre el riesgo cambiario en cabeza del transportador, un grupo de afiliados a Naturgas considera necesario la pronta adopción de esta medida porque: (i) El riesgo cambiario en cabeza de la demanda genera volatilidad tarifaria difícil de gestionar con los usuarios finales, como se observó en el primer semestre del presente año. (ii) Buena parte de la demanda no tiene opción de gestionar directamente el riesgo cambiario, como es el caso de los usuarios residenciales o pequeños comerciales.		La Comisión coincide con el comentario.
Riesgo cambiario en el transportador	Otro grupo de afiliados considera que se debe revisar la propuesta observando que: (i) Algunos transportadores tienen deuda en dólares, y recomponer esa deuda a pesos toma tiempo e implica costos de coberturas que no se observa cómo se remuneran al transportador. (ii) Trasladar el riesgo cambiario al transportador requiere gradualidad en la aplicación de la medida, y reconocimiento de los costos de coberturas de tal manera que no se dificulte la consecución de recursos y no se desincentive la inversión extranjera.		Se considera un período de transición que sumado a los 12 meses en los cuales se dio la señal debería ser suficiente para el cambio. En las otras metodologías a cargo de la CREG, los activos se remuneran en pesos. Es decir, si la empresa decide financiamiento en dólares ella asume el riesgo cambiario. No hay justificación económica para que la única actividad a cargo de la regulación de la CREG se remunere en dólares.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 276

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Activos que cumplen VUN	Con respecto a la remuneración de activos que cumplan su vida útil normativa, algunos afiliados a Naturgas consideran adecuado retirar de la base de activos el valor que se ha venido reconociendo por este activo, pues consideran que dicha inversión ya fue remunerada. Otro grupo de afiliados considera que como negocio en marcha es necesario reconocer un valor sobre el activo que haya cumplido su vida útil normativa, i.e. su valor no debe ser cero, adicional a las inversiones que se requieran para mantener operativo el activo durante otra vida útil normativa.		<p>Nótese que esta discusión aparece porque regulatoriamente los activos se remuneraran en un periodo más corto que el de su vida útil. Si la remuneración estuviera en línea con la verdadera vida útil del activo nunca se presentaría la discusión.</p> <p>Desde el punto de vista regulatorio al cabo de los 20 años el gasoducto ya se pagó. Como posiblemente se requieren unas inversiones para mantenerlo en operación la Comisión considera que esos valores son los que deben pagar los usuarios.</p>
Etapa 2	<p>Considerando el Artículo 18, Cargos regulados por servicios de transporte de capacidad firme, y el Artículo 47, Agregación o seccionamiento de tramos existentes, de la Resolución, la CREG expresa que se puede establecer cargos regulados de transporte agregando dos (2) o más tramos regulatorios o seccionando un (1) tramo, “cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia...”.</p> <p>En ese sentido, ALFAGRES S,A solicita que la Comisión evalúe la conveniencia de estampillar la región de la Costa Caribe (Promigas) y la región del Interior (TGI, Transmetano, Transoccidente,</p>	<p>2. SOPORTE</p> <p>(a) Proyección Flujos por Tramo</p> <p>La Resolución considera la proyección de demanda para cada uno de los tramos de gasoducto definidos como red de tipo I. En ese sentido, el transportador debe establecer lo flujos de dichos tramos, por una lado, incorporando los volúmenes y las ubicaciones de las actuales y futuras fuentes de producción de gas natural y, por el otro lado, estableciendo la demanda de cada uno de los remitentes. Lo anterior, con un horizonte de tiempo de</p>	<p>Frente a esta propuesta de estampillamiento se tienen los siguientes elementos para su estudio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Comisión tiene conocimiento sobre que varias empresas han hecho inversiones adicionales a las reconocidas en los cargos. Le corresponde a la CREG, cuando las empresas hagan la solicitud tarifaria, analizar si los valores de esas inversiones se deben incorporar en los cargos tarifarios. Los análisis de estampilla deben tener toda la información.</li> <li>- Cuando se hacen ejercicios de estampillamientos se olvida que la red de transporte tiene unas limitaciones de capacidad. Esto involucra que con la red existente no es posible por ejemplo abastecer toda la demanda del interior con gas natural proveniente de la Costa Atlántica. Todo esto para señalar que es</li> </ul>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 277

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Progasur, entre otros). Lo anterior, como un paso previo a la evaluación de un cargo estampilla Nacional, una vez se realice la interconexión<sup>1</sup> de los sistemas de transporte de Promigas y TGI. Estudios preliminares muestran que los cargos de estampilla<sup>2</sup>, aplicables a las regiones de la Costa Caribe, del Interior y en todo el país, estarían alrededor de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Región Costa Caribe: 0.54 USD/KPC</li> <li>· Región del Interior: 1.60 USD/KPC</li> <li>· Nacional: 1.29 USD/KPC</li> </ul> <p>La solicitud de lo anteriormente propuesto está basada en los argumentos presentados en el siguiente numeral, los cuales propenden en solucionar la problemática identificada por la CREG, especificada al inicio del presente documento. A través de la medida propuesta, los dos mercados, Costa e Interior, se podrían comunicar y, en ese sentido, se presentaría un mayor dinamismo y eficiencia en el mercado de gas natural. Adicionalmente al proceso de estampillaje expuesto, ALFAGRES S.A considera fundamental incluir la demanda térmica en la Demanda Esperada de Capacidad, por las siguientes razones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Reflejar, de forma adecuada, el sustento de las inversiones de la infraestructura.</li> <li>(2) Definir una tarifa de transporte más competitiva.</li> <li>(3) Contribuir a viabilizar el traslado de la demanda térmica, que hoy en día</li> </ol>	<p>veinte años. Teniendo en cuenta la incertidumbre sobre la localización de las nuevas fuentes de producción y la definición de los niveles de producción, tanto de las nuevas fuentes como de las actuales, ALFAGRES S.A manifiesta que realizar la proyección de los flujos de los tramos de gasoducto, considerando los parámetros mencionados, puede no ser confiable :</p> <p>¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las fuentes actuales, dada su volatilidad, entre dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de las nuevas fuentes de tamaño medio, las entradas dichos campos y los remitentes finales? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de la planta de regasificación y quiénes serían los remitentes que utilizarían planta? ¿Cómo se van a proyectar los volúmenes de los flujos de los proyectos off-shore, la entrada del proyecto y quiénes serían</p>	<p>necesario comprender cómo serían los flujos de gas y qué inversiones adicionales se requerirían. Por las anteriores razones, la Comisión considera que cuando se tenga toda la información, esto es, las solicitudes de las empresas, será posible concretar los beneficios y costos de las estampillas.</p> <p>Los estudios que está adelantando la Creg para determinar el esquema más adecuado a la realidad de Colombia deben permitir definir de manera más adecuada que solución adoptar entre las cuales está el estampillamiento. Cualquier decisión debe además determinar en detalle su implementación y transición.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 278

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>respalda sus Obligaciones de Energía en Firme con líquidos, hacia un respaldo con gas natural.</p>	<p>los remitentes finales? Incorporar las incertumbres mencionadas anteriormente en los escenarios de Demanda Esperada de Capacidad y de Demanda Esperada de Volumen no reflejarían un escenario realista ni simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto. (b) Criterios de las Metodologías – Ley 142 de 1994</p> <p>Considerando los criterios que se deben cumplir para definir un régimen tarifario, definidos en la Ley 142 de 1994, ALFAGRES S.A manifiesta que la Resolución no está abordando los criterios de simplicidad. Continuar con la metodología basada en distancia, a la cual se le debe proyectar los flujos de gas natural, para cada uno de los gasoductos, no es fácil de aplicar. Lo anterior, teniendo en cuenta lo mencionado en el numeral anterior, el cual expresa que realizar la proyección de los flujos, dada la futura incertidumbre de las nuevas fuentes de</p>	

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 279



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>en el caso actual y futuro, la metodología generaría una destrucción de valor del activo (Menor demanda, mayor tarifa – Mayor tarifa, menor demanda). Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto. Oficinas principales Av. Caracas N° 35-55 LINEA DE SERVICIO AL CLIENTE Bogotá 331 15 31 - Resto del país 0 1800 914 900 (d) Arbitraje de Transporte para Definir los Precios de Suministro</p> <p>Los campos tienen su zona de influencia de demanda. En la mayoría de los casos, la demanda y la oferta no pueden negociar por fuera de su zona de influencia, debido a los costos de transporte. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>	

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 281

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Estampillamiento de activos para la interconexión de sistemas de transporte</p>	<p>Evaluáramos con interés propuestas de estampillar tramos regulatorios de diversos sistemas de transporte que sean estratégicos para conectar los mercados de la costa y el interior y que permiten mayor acceso a la demanda de diferentes fuentes de gas. La alternativa de estampillar estos activos puede aportar a garantizar el abastecimiento de corto plazo en el país y ofrecer confiabilidad al sistema.</p>		<p>Bienvenidos todos los análisis de las empresas.</p>
<p>Agrupación o seccionamiento de tramos regulatorios</p>	<p>En la Resolución 160 de 2020 la Comisión incluye la alternativa para que los transportadores puedan proponer rediseños de la estructura de los tramos regulatorios de su sistema, de modo que se agreguen o se junten varios tramos regulatorios existentes o se seccione algún tramo regulatorio existente. La propuesta, es muy positiva y necesaria para el mercado, considerando que las inyecciones de gas al sistema nacional de transporte, sobre las cuales fueron diseñados los tramos regulatorios vigentes, son diferentes a las de hace 10 años, donde las principales fuentes de gas, Ballena y Cusiana han venido siendo reemplazadas por campos en ubicaciones distintas. En ese sentido, la propuesta confirma su conveniencia, más aún cuando la prospectiva de suministro de gas a mediano y largo plazo puede seguir cambiando, y con su incorporación, el mercado podría acceder a esas nuevas fuentes de gas.</p>		<p>De acuerdo con el comentario.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 282







TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>AGREGACIÓN DE TRAMOS REGULATORIOS</p>	<p>Consideramos que la posibilidad de agrupar tramos regulatorios, establecida en el artículo 47 de la Resolución, puede ser una herramienta muy conveniente para aumentar la oferta de gas en el mercado, por lo que creemos que se debe mantener esta figura en la resolución definitiva. Consecuentemente, junto con otros actores de la cadena del gas natural, adelantaremos los análisis respectivos con el objetivo de proponer a la CREG la estructura óptima en materia de agrupar tramos existentes.</p>		<p>De acuerdo con el comentario.</p>
<p>Artículo 47. Agregación o seccionamiento de tramos existentes. La Comisión, cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia, aplicará los siguientes aspectos</p>	<p>Se deduce que en este artículo, y gracias al documento soporte, la propuesta regulatoria establece la posibilidad de estampillar parte de los sistemas de transporte, sin embargo no lo expresa específicamente con la expresión "estampillamiento". Esta es una medida que permitiría viabilizar transacciones, crearía eficiencias en el mercado e incentivaría el desarrollo de nuevas fuentes de gas. Sobre este punto nos gustaría pedir mayor claridad en los siguientes aspectos: 1) nombrar específicamente la agregación de tramos como un estampillamiento de ese tramo, 2) como se calcularían los cargos para este nuevo tramo agregado y 3) en el caso que el estampillamiento sea solicitado por un agente interesado, proveer mayor precisión en cuanto al proceso que deben desarrollar dichos agentes para</p>		<p>Si se trata de estampillar tramos. Se introduce artículo adicional. Consideramos que así se da la claridad solicitada.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 285

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	asegurar la oportunidad de la respuesta por parte de la CREG.		
	Dar claridad sobre si la agregación de tramos significa un estampillamiento de ese tramo o como se calcularían los cargos para este nuevo tramo agregado.		Si se trata de estampillar tramos. Se introduce artículo adicional. Consideramos que así se da la claridad solicitada.
Estampilla	<p>En el Artículo 18, Cargos regulados por servicios de transporte de capacidad firme, y el Artículo 47, Agregación o seccionamiento de tramos existentes, de la Resolución, la CREG expresa que se puede establecer cargos regulados de transporte agregando dos (2) o más tramos regulatorios o seccionando un (1) tramo, “cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia...”.</p> <p>En ese sentido, se solicita un alcance pleno de la estampilla, y se evalúe la conveniencia de estampillar la región de la Costa Caribe (Promigas) y la región del Interior (TGI, Transmetano, Transoccidente, Progasur, entre otros). Ya que aunque es muy sencillo aun se requiere para un cargo estampilla Nacional, la interconexión<sup>3</sup> de los sistemas de transporte de Promigas y TGI.</p> <p>Estudios preliminares muestran que los cargos de estampilla<sup>4</sup>, aplicables a las</p>		La regulación brinda los lineamientos básicos. Quien solicite el estampillamiento o la desagregación debe cumplir lo previsto, en especial el estudio B/C.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 286

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>regiones de la Costa Caribe, del Interior y en todo el país, estarían alrededor de:                      o Región Costa Caribe: 0.54 USD/KPC                      o Región del Interior: 1.60 USD/KPC                      o Nacional: 1.29 USD/KPC                      Valores claramente mas competitivos y deseables que los actuales.</p>		
<p>Estampillamiento y los beneficios de la interconexión física y aproximación tarifaria de los mercados de la costa e interior</p>	<p>Vemos positivo que la CREG incluya la posibilidad de agregación o seccionamiento de tramos. Para el mercado es necesario mantener señales que permitan garantizar la sostenibilidad de la infraestructura y que posibiliten, en el corto plazo, el intercambio de gas natural entre las diferentes zonas geográficas. Sin embargo, solicitamos que se establezca un criterio funcional, es decir, un factor de utilización menor al 50%, dado que con los criterios planteados se excluirían gasoductos que, de agregarse, contribuirían a aumentar la confiabilidad y la competencia en el suministro en todo el mercado nacional de gas natural. Y consideramos que es importante implementar en el muy corto plazo la opción de una estampilla nacional de los tramos que son estratégicos, como lo son, Ballena – Barranca y Ballena – La Mami, para garantizar la confiabilidad e interconexión de los sistemas de la Costa y el Interior. Esto acompañado de un mecanismo que permita disminuir la estampilla en la medida que la capacidad de estos tramos sea asignada. En vista de la escasez de</p>		<p>La regulación brinda los lineamientos básicos. Quien solicite el estampillamiento o la desagregación debe cumplir lo previsto, en especial el estudio B/C.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 287

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>oferta y el reducido número de productores de grandes volúmenes, debería ser una prioridad posibilitar de manera efectiva que al menos los productores de la Costa Atlántica concurren, compitan y disputen comercialmente con los productores del interior del país y viceversa.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 288

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Etapa 2	<p>Considerando el Artículo 18, Cargos regulados por servicios de transporte de capacidad firme, y el Artículo 47, Agregación o seccionamiento de tramos existentes, de la Resolución, la CREG expresa que se puede establecer cargos regulados de transporte agregando dos (2) o más tramos regulatorios o seccionando un (1) tramo, “cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia...”.</p> <p>En ese sentido, Baterías Willard S.A. solicita que la Comisión evalúe la conveniencia de estampillar la región de la Costa Caribe (Promigas) y la región del Interior (TGI, Transmetano, Transoccidente, Progasur, entre otros). Lo anterior, como un paso previo a la evaluación de un cargo estampilla Nacional, una vez se realice la interconexión de los sistemas de transporte de Promigas y TGI. Estudios preliminares muestran que los cargos de estampilla , aplicables a las regiones de la Costa Caribe, del Interior y en todo el país, estarían alrededor de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Región Costa Caribe: 0.54 USD/KPC</li> <li>• Región del Interior: 1.60 USD/KPC</li> <li>• Nacional: 1.29 USD/KPC</li> </ul> <p>La solicitud de lo anteriormente propuesto está basada en los</p>		La regulación brinda los lineamientos básicos. Quien solicite el estampillamiento o la desagregación debe cumplir lo previsto, en especial el estudio B/C.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 289

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>argumentos presentados en el siguiente numeral, los cuales propenden en solucionar la problemática identificada por la CREG, especificada al inicio del presente documento. A través de la medida propuesta, los dos mercados, Costa e Interior, se podrían comunicar y, en ese sentido, se presentaría un mayor dinamismo y eficiencia en el mercado de gas natural.</p> <p>Adicionalmente al proceso de estampillaje expuesto, Baterías Willard S.A. considera fundamental incluir la demanda térmica en la Demanda Esperada de Capacidad, por las siguientes razones:</p> <p>(1) Reflejar, de forma adecuada, el sustento de las inversiones de la infraestructura.</p> <p>(2) Definir una tarifa de transporte más competitiva.</p> <p>(3) Contribuir a viabilizar el traslado de la demanda térmica, que hoy en día respalda sus Obligaciones de Energía en Firme con líquidos, hacia un respaldo con gas natural.</p>		

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 290



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Etapa 2	<p>Considerando el Artículo 18, Cargos regulados por servicios de transporte de capacidad firme, y el Artículo 47, Agregación o seccionamiento de tramos existentes, de la Resolución, la CREG expresa que se puede establecer cargos regulados de transporte agregando dos (2) o más tramos regulatorios o seccionando un (1) tramo, “cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia...”.</p> <p>En ese sentido, POSTOBON S.A. solicita que la Comisión evalúe la conveniencia de estampillar la región de la Costa Caribe (Promigas) y la región del Interior (TGI, Transmetano, Transoccidente, Progasur, entre otros). Lo anterior, como un paso previo a la evaluación de un cargo estampilla Nacional, una vez se realice la interconexión de los sistemas de transporte de Promigas y TGI. Estudios preliminares muestran que los cargos de estampilla , aplicables a las regiones de la Costa Caribe, del Interior y en todo el país, estarían alrededor de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Región Costa Caribe: 0.54 USD/KPC</li> <li>• Región del Interior: 1.60 USD/KPC</li> <li>• Nacional: 1.29 USD/KPC</li> </ul> <p>La solicitud de lo anteriormente propuesto está basada en los</p>		La regulación brinda los lineamientos básicos. Quien solicite el estampillamiento o la desagregación debe cumplir lo previsto, en especial el estudio B/C.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 291

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>argumentos presentados en el siguiente numeral, los cuales propenden en solucionar la problemática identificada por la CREG, especificada al inicio del presente documento. A través de la medida propuesta, los dos mercados, Costa e Interior, se podrían comunicar y, en ese sentido, se presentaría un mayor dinamismo y eficiencia en el mercado de gas natural.</p> <p>Adicionalmente al proceso de estampillaje expuesto, POSTOBON S.A. considera fundamental incluir la demanda térmica en la Demanda Esperada de Capacidad, por las siguientes razones:</p> <p>(1) Reflejar, de forma adecuada, el sustento de las inversiones de la infraestructura.</p> <p>(2) Definir una tarifa de transporte más competitiva.</p> <p>(3) Contribuir a viabilizar el traslado de la demanda térmica, que hoy en día respalda sus Obligaciones de Energía en Firme con líquidos, hacia un respaldo con gas natural.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 292

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p data-bbox="201 256 296 280">Etapa 2</p>	<p data-bbox="531 256 1008 768">Considerando el Artículo 18, Cargos regulados por servicios de transporte de capacidad firme, y el Artículo 47, Agregación o seccionamiento de tramos existentes, de la Resolución, la CREG expresa que se puede establecer cargos regulados de transporte agregando dos (2) o más tramos regulatorios o seccionando un (1) tramo, “cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia...”.</p> <p data-bbox="531 776 1008 1372">En ese sentido, FERRO COLOMBIA S.A.S solicita que la Comisión evalúe la conveniencia de estampillar la región de la Costa Caribe (Promigas) y la región del Interior (TGI, Transmetano, Transoccidente, Progasur, entre otros). Lo anterior, como un paso previo a la evaluación de un cargo estampilla Nacional, una vez se realice la interconexión de los sistemas de transporte de Promigas y TGI. Estudios preliminares muestran que los cargos de estampilla , aplicables a las regiones de la Costa Caribe, del Interior y en todo el país, estarían alrededor de:</p> <ul data-bbox="531 1230 1008 1320" style="list-style-type: none"> <li>• Región Costa Caribe: 0.54 USD/KPC</li> <li>• Región del Interior: 1.60 USD/KPC</li> <li>• Nacional: 1.29 USD/KPC</li> </ul> <p data-bbox="531 1328 1008 1372">La solicitud de lo anteriormente propuesto está basada en los</p>		<p data-bbox="1381 256 1896 375">La regulación brinda los lineamientos básicos. Quien solicite el estampillamiento o la desagregación debe cumplir lo previsto, en especial el estudio B/C.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 293

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>argumentos presentados en el siguiente numeral, los cuales propenden en solucionar la problemática identificada por la CREG, especificada al inicio del presente documento. A través de la medida propuesta, los dos mercados, Costa e Interior, se podrían comunicar y, en ese sentido, se presentaría un mayor dinamismo y eficiencia en el mercado de gas natural.</p> <p>Adicionalmente al proceso de estampillaje expuesto, FERRO COLOMBIA S.A.S considera fundamental incluir la demanda térmica en la Demanda Esperada de Capacidad, por las siguientes razones:</p> <p>(1) Reflejar, de forma adecuada, el sustento de las inversiones de la infraestructura.</p> <p>(2) Definir una tarifa de transporte más competitiva.</p> <p>(3) Contribuir a viabilizar el traslado de la demanda térmica, que hoy en día respalda sus Obligaciones de Energía en Firme con líquidos, hacia un respaldo con gas natural.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 294

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Considerando el Artículo 18, Cargos regulados por servicios de transporte de capacidad firme, y el Artículo 47, Agregación o seccionamiento de tramos existentes, de la Resolución, la CREG expresa que se puede establecer cargos regulados de transporte agregando dos (2) o más tramos regulatorios o seccionando un (1) tramo, “cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia...”.</p> <p>En ese sentido, SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. solicita que la Comisión evalúe la conveniencia de estampillar la región de la Costa Caribe (Promigas) y la región del Interior (TGI, Transmetano, Transoccidente, Progasur, entre otros). Lo anterior, como un paso previo a la evaluación de un cargo estampilla Nacional, una vez se realice la interconexión de los sistemas de transporte de Promigas y TGI. Estudios preliminares muestran que los cargos de estampilla , aplicables a las regiones de la Costa Caribe, del Interior y en todo el país, estarían alrededor de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Región Costa Caribe: 0.54 USD/KPC</li> <li>• Región del Interior: 1.60 USD/KPC</li> <li>• Nacional: 1.29 USD/KPC</li> </ul> <p>La solicitud de lo anteriormente</p>		<p>La regulación brinda los lineamientos básicos. Quien solicite el estampillamiento o la desagregación debe cumplir lo previsto, en especial el estudio B/C.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 295

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>propuesto está basada en los argumentos presentados en el siguiente numeral, los cuales propenden en solucionar la problemática identificada por la CREG, especificada al inicio del presente documento. A través de la medida propuesta, los dos mercados, Costa e Interior, se podrían comunicar y, en ese sentido, se presentaría un mayor dinamismo y eficiencia en el mercado de gas natural.</p> <p>Adicionalmente al proceso de estampillaje expuesto, SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. considera fundamental incluir la demanda térmica en la Demanda Esperada de Capacidad, por las siguientes razones:</p> <p>(1) Reflejar, de forma adecuada, el sustento de las inversiones de la infraestructura.</p> <p>(2) Definir una tarifa de transporte más competitiva.</p> <p>(3) Contribuir a viabilizar el traslado de la demanda térmica, que hoy en día respalda sus Obligaciones de Energía en Firme con líquidos, hacia un respaldo con gas natural.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 296

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Agregación o seccionamiento de tramos existentes. "Artículo 47. Agregación o seccionamiento de tramos existentes. La Comisión, cuando evidencie que la agregación de los tramos regulatorios o seccionamiento de tramos permiten aumentar la oferta de gas en el mercado y, en consecuencia, garantizar la prestación del servicio público domiciliario de gas natural de manera continua y en condiciones de eficiencia, aplicará los siguientes aspectos ...</p> <p>c) Procedimiento: El procedimiento a seguir para la agregación o seccionamiento de tramos es como sigue: ...</p> <p>vi. En la agregación de tramos de transporte no se permitirá la inclusión de gasoductos encallados o con factores de utilización inferiores a 0,5, en los siguientes cinco años."</p>	<p>Dentro del procedimiento establecido por la Comisión para agregar o seccionar tramos es definido que no se permitirá la inclusión de gasoductos encallados o con factores de utilización inferiores a 0,5. Esta condición puede dejar fuera del tratamiento mencionado a tramos que, si bien no cumplen con un factor de utilización superior a 0,5, contienen o representan otros aspectos relevantes que deberían ser considerados al momento de posibilitar su agregación y/o seccionamiento, como por ejemplo, aquellos activos que posibilitan la interconexión del sistema.</p>	<p>Dentro del sistema de TGI existen tramos, como Ballena – Barrancabermeja, que son especialmente relevantes para el desarrollo del sector de transporte en Colombia ya que: posibilitarán las transacciones de gas entre las diferentes fuentes del país; garantizarán el suministro y la confiabilidad del mercado de gas natural; fomentarán la competencia; promoverán precios eficientes; permitirán optimizar la utilización de la infraestructura; y así, se desarrollará el mercado de una manera sostenida y competitiva.</p> <p>La misma Comisión destaca la actual condición radial predominante en el SNT, "...que justifica como mejor alternativa, desde el punto de vista de eficiencia económica, la señal de distancia por tramos". También destaca que "...es posible que en el mediano plazo (e.g. siguiente período tarifario) esta condición cambie significativamente y por tanto en ese momento amerite migrar a un</p>	<p>El factor de utilización es una disposición 'forward looking'. La idea es que la demanda esperada de capacidad del nueva tramo respecto a la CMMP del nuevo tramo no sea inferior a un factor.</p> <p>La posibilidad de agregar tramos no debe entenderse como una herramienta para esconder en los cargos gasoductos encallados (i.e. que no se necesitan).</p> <p>Del análisis de los comentarios en el texto de la resolución se ajusta la señal para que todo quede incorporado en el análisis de costo beneficio que siempre debe hacerse.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 297

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>esquema de remuneración distinto”.</p> <p>La transición de un sistema radial a uno mallado no se da en un corto plazo, sino que resulta de una planificación de largo plazo, por lo tanto, las inversiones son realizadas con base a un análisis costo-beneficio de largo plazo teniendo en cuenta no sólo las expectativas de crecimiento de la demanda específicas de un tramo, sino también, los aportes de dicha infraestructura en la interconexión, confiabilidad y competitividad al sistema como un todo. Sin embargo, debido a la condición establecida en el ítem c) vi del Artículo 47, tramos como el mencionado no podrían ser agregados o seccionados ya que su factor de utilización es inferior a 0,5 en los próximos cinco años. El desconocer este tipo de activos (encallados o con factores de utilización inferiores al 0,5), genera desincentivos para el desarrollo de nuevos activos de transporte aún bajo escenarios de</p>	

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 298



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		incertidumbre sobre la capacidad de producción de un nuevo campo sobre la vida de un yacimiento. (ver archivo)	
Estampillamiento	En el caso de TGI y Promigas, existen ejemplos de situaciones reales como lo son el gasoducto Ballena – Barrancabermeja y Gasoducto Ballena – La Mami, los cuales al unirse facilitarán las transacciones de gas de las diferentes fuentes del país. Ante un Fenómeno del Niño, los flujos del gas pueden redistribuirse de tal manera que la mayoría de la demanda de la costa sea servida desde los campos del Valle inferior del Magdalena o la planta de regasificación, favoreciendo que el gas de la Guajira y de la misma planta pueda servir para atender a la demanda de gas de las térmicas de interior, ya que la	De esta manera, respetuosamente nos permitimos presentar una propuesta para estampillar los activos existentes que se identifiquen como necesarios para facilitar el cumplimiento de los propósitos ya mencionados, así: 1. Identificar el activo que presta el Servicio de Intercambio al sistema. 2. Se identifica la inversión reconocida actualmente del activo.	Quien solicite el estampillamiento o el seccionamiento deberá evaluar y presentar los supuestos, la factibilidad de la propuesta y su relación beneficio/costo.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 299

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>oferta de gas disponible en el interior no es suficiente para atender los consumos de este sector, en un fenómeno que exija al sector eléctrico al máximo. La tarifa con metodología propuesta por la CREG de agrupamiento o seccionamiento, debido a la falta de oferta nacional y la característica de la demanda térmica variante, hace que las posibles soluciones resulten en tarifas elevadas, perjudicando el flujo de gas y sometiendo a estos tramos a tener cargos altos en aplicación de la metodología de distancia, haciéndolos poco atractivos para una posible contratación. Por lo anterior, se requiere una estampilla nacional para que la demanda contratada, la de las térmicas y la que se pueda desarrollar, tenga una facilidad para negociar gas de otras fuentes y de esta manera poder cubrir sus necesidades a precios competitivos. Lo anterior traería beneficios para el sistema al descongestionar tramos y disminuir la dependencia a algunas fuentes de gas.</p>	<p>3. Para el cálculo de cargo del servicio estampillado, proponemos incorporar un cargo separado donde se aplicaría la siguiente fórmula (<b>ver archivo</b>)</p> <p>La demanda del mes anterior corresponderá al volumen consumido de manera nacional y se excluirán los volúmenes de los gasoductos aislados, a los cuales no se les cobraría este Cargo del Servicio de Intercambio.</p> <p>4. Se comercializará la capacidad estampillada asociada, de acuerdo con las solicitudes de los remitentes. Si no hay congestión, la contratación y utilización de la capacidad del Servicio de Intercambio no generará una tarifa adicional. En caso de que, exista una congestión, las capacidades se asignarán por subasta y tendrán el costo que resulte de la misma, más la estampilla. Los ingresos de estas subastas ayudarán a disminuir el Cargo del Servicio de Intercambio.</p> <p>5. Si un remitente adquirió un contrato para la</p>	

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 300

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>utilización de esa capacidad estampillada y dicho contrato no tuvo costo debido a que no hubo congestión, la venta en el secundario de esa capacidad tampoco debe generar un costo. No acatar la anterior disposición será considerado como una práctica contraria a la libre competencia.</p> <p>6. La capacidad estampillada no contratada o contratada y no nominada (autorizada), saldrá para la venta diaria a través del mecanismo Úselo o Véndalo de Corto Plazo que maneja el Gestor del Mercado de Gas y también reducirá el Cargo del Servicio de Intercambio.</p> <p>7. Para garantizar el ingreso a los transportadores por la capacidad estampillada, existirá un mecanismo de cruce de cuentas entre los transportadores, a prorrata del volumen que se consumió en cada sistema en el mes m-1.</p>	

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 301

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Solicitamos comedidamente que se evalúe la pronta interconexión de los sistemas de Costa e Interior mediante las siguientes acciones concretas:</p> <p>a) Conexión física de los sistemas de Promigas y TGI en la estación Ballena.</p> <p>b) La integración de los tramos Ballena – La Mami y Ballena – Barranca mediante una estampilla nacional de estos dos tramos estratégicos.</p> <p>c) La declaración de la bi-direccionalidad de estos dos tramos en toda su capacidad operativa.</p> <p>Esta interconexión generará entre otros una verdadera integración del mercado de gas natural en Colombia, permitirá el balance de excedentes atrapados de producción en los dos sistemas y por lo tanto introduciría competencia en el mercado de suministro que se reflejará en precios más eficientes para todos los usuarios finales, permitirá que la actual infraestructura de re-gasificación de Cartagena sea un activo que le brinde confiabilidad al sistema nacional, permitirá el uso eficiente de infraestructura existente como son estos dos tramos que hoy tienen un nivel de uso operativo muy bajo. La integración de estos dos tramos mediante estampilla nacional, si se hace en el muy corto plazo, permitirá al Gobierno Nacional garantizar sin grandes inversiones y sólo mediante ajustes regulatorios y contractuales la confiabilidad del sistema en el corto plazo de cara a los posibles fenómenos</p>		<p>El comentario incluye decisiones del Plan de Abastecimiento de Gas Natural (PAGN) que ya expidió el MME por resolución. Respecto del estampillamiento está previsto cómo, cuándo y quién puede solicitarlo con el análisis de su impacto y la relación B/C para la toma de la decisión y su implementación si es del caso.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 302



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Ante lo anterior se hace necesario que se incluya dentro de los análisis que realiza la Comisión estas inversiones, ya sea como descuento de lo reconocido para calcular las tarifas a reconocer o los factores de vida útil remanente a aplicar para su inclusión en la base de activos.</p>		<p>Las inversiones que haya ejecutado la empresa por fuera del plan de nuevas inversiones o de las inversiones en aumento de capacidad que se aprobaron en la respectiva resolución particular serán objeto de análisis para su incorporación en los cargos de acuerdo con el procedimiento previsto, entre otros, determinar su valor eficiente y su fecha de entrada en operación para efectos de la vida útil normativa.</p>
	<p>Sobre la implementación por etapas se requiere considerar si la misma cumple con los objetivos plantados por la Comisión, para que el sistema de transporte sea un instrumento de promoción y facilitador de nuevas y eficientes transacciones entre las diferentes fuentes de suministro en beneficio de los usuarios, eliminando barreras propias de mercados físicos.</p>		<p>En el momento las tasas de descuento son significativamente inferiores a las de hace 11 años. La bondad de la aplicación inicial es precisamente reflejar esa situación en los cargos lo antes posible. La bondad de la siguiente aplicación se concentra en los análisis de las nuevas inversiones, los AOM y las demandas.</p>
	<p>Destacamos que la liquidación de tarifas en pesos colombianos resulta beneficiosa para los agentes térmicos, debido a que, a la fecha, existe incertidumbre asociada al riesgo cambiario al realizar reporte de información de costos; por lo que consideramos necesario ampliar el análisis sobre la pertinencia de aplicar una liquidación de precios del servicio de suministro de gas natural. Lo anterior, considerando que, los costos de combustibles son los principales factores de producción para la generación térmica e inciden</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria. Es análisis propuesto está en desarrollo en la actividad de suministro. Por supuesto, le corresponde a la CREG de manera integral construir las señales regulatorias.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 304

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	directamente en el valor de los precios ofrecidos en el mercado de corto plazo.		
	Respetuosamente, solicitamos a la Comisión que precise un poco más en cómo se compatibiliza la implementación de la propuesta con lo establecido en la Misión de Transformación. Es importante mencionar que la Misión considera que el mejor esquema de remuneración del servicio de transporte, bajo las condiciones actuales de desarrollo de la infraestructura, es la implementación del modelo Entry-Exit, mientras que la Comisión considera continuar con el modelo de distancia con las modificaciones realizadas en el proyecto de resolución. Dichas diferencias en el esquema de remuneración del servicio, genera incertidumbre en posibles inversionistas y que se conjuran en traslados de ineficiencias en las tarifas a los usuarios finales.		Las recomendaciones de la Misión son materia de estudio y análisis por parte del Ministerio y de la CREG. La Comisión considera que la implementación de las recomendaciones de la Misión requiere de más tiempo para su evaluación e implementación. Con esta posición la Comisión no considera conveniente aplazar la emisión de una nueva metodología a la espera de la decisión sobre qué ajustes se realizarán. Adicionalmente, frente a este comentario, la Comisión está adelantando los estudios para evaluar la implementación de las recomendaciones de la Misión. No es posible migrar a un nuevo esquema sin haber evaluado su aplicabilidad y beneficios para el sector, así como su implementación y transición.
Etapas de la aplicación	(...) Considerando lo anterior, desde la Asociación apoyamos la alternativa regulatoria propuesta por la Comisión para la actualización y posterior cálculo de los cargos de transporte por etapas, teniendo en cuenta el balance que esta presenta entre señales de eficiencia en el corto plazo, facilidades durante la transición para la Comisión y los transportadores y mejoras estructurales en el mediano plazo.		El principio de suficiencia financiera está en la Ley y en las consideraciones que tuvo la CREG para la expedición de la propuesta regulatoria. En cualquier momento de la aplicación de la metodología siempre se cumple con lo previsto en la ley sobre los criterios de eficiencia económica en los cargos y de suficiencia financiera del prestador del servicio. La aplicación inicial de la metodología remunera los activos con una tasa de rentabilidad de mercado

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 305

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>No obstante, hacemos también el llamado para que en la revisión y ajuste integral del esquema para la remuneración de la infraestructura de transporte que viene adelantando el regulador, se garantice la sostenibilidad financiera de las empresas del sector. Sólo manteniendo y reforzando este principio se podrán alcanzar todos los beneficios que se espera traiga la modernización del Sistema Nacional de Transporte y el marco regulatorio asociado en el corto y mediano plazo.</p>		<p>ajustada a las percepciones del mercado actuales y valoradas en pesos dado que el usuario no tiene la capacidad de manejar el riesgo de tasa de cambio.</p>
<p>i) Teniendo en cuenta que el transportador cuenta con mayor capacidad para manejar el riesgo cambiario, en esta resolución se establece que la remuneración de las inversiones en transporte de gas natural se consideren en moneda local (pesos colombianos) y no en dólares, evitando así que el riesgo cambiario continúe en cabeza del usuario;</p>	<p>El cambio de dólares a pesos desprotege al transportador en aspectos importantes para la ejecución de proyectos nuevos y los realizados recientemente. En gasoductos, estimamos que las compras en dólares representan el 70% del total de la inversión y en compresoras el 80%. En cuanto al financiamiento de esta infraestructura, las deudas contraídas en el mercado se encuentran en buena parte en dólares, lo que representa un enorme riesgo, al no contar con la cobertura natural de unos cargos en dicha moneda. Para que el transportador pueda administrar este nuevo riesgo, se requiere de al menos 12 meses para que se pueda realizar una adecuada cobertura de una parte de dichos riesgos. Adicionalmente, el cargo eficiente de AOM debe considerar los costos de las coberturas y en general del manejo del riesgo cambiario, los cuales no están incluidos en el valor eficiente de</p>		<p>Regulatoriamente en materia de la remuneración de las inversiones en pesos o en dólares la cuestión es quién debe asumir el riesgo cambiario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red reguladas por la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas.</p> <p>Por otra parte, si bien es cierto que buena parte de la inversión en un gasoducto o en un compresor están en dólares, cuando en la metodología se reconoce ese valor en pesos, en ese momento la empresa debería buscar una financiación en pesos para tener una cobertura natural. Adicionalmente, la señal de la remuneración en pesos se dio hace 12 meses y se está dando una transición de seis meses más para ese fin. En el caso de que la empresa haya escogido que la financiación es en dólares es ella quien debe asumir el riesgo cambiario. De hecho, si se continua con el</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 306



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>AOM que pretende aplicar la Comisión. Creemos que el cambio de USD a pesos debe ser una propuesta más estructural, que proteja a todos los agentes de la cadena y mantenga la competitividad del sector. Sería más adecuado reconocer el 70% de las inversiones de transporte en dólares, para mitigar el riesgo del transportador y reducir la volatilidad del costo de transporte, y pensar en hacer lo propio en el suministro de gas, que representa casi el 45% del total del costo al usuario final. El paso de cargos de dólares a pesos trae consigo una posible baja en el valor que las calificadoras de riesgos realizan sobre las empresas trasportadoras, lo que seguramente provocará la pérdida del status de grado de inversión, con el consecuente detrimento de la apreciación de los inversionistas ante emisiones de deuda y/o búsqueda de financiamiento para la ejecución de nuevos proyectos.</p>		<p>riesgo cambiario en cabeza del usuario, nótese que si la empresa se hubiere financiado en pesos, el usuario habría enfrentado un riesgo cambiario que no tendría justificación. Si como ya se comentó los transportadores que tengan una cobertura natural es decir ingresos en pesos y deuda en pesos y adelanten nuevas inversiones con esa cobertura natural no tendrán ese inconveniente con las calificadoras de riesgo. La regulación ha dado la señal y la transición con el tiempo suficiente para ese ajuste si es del caso.</p>
<p>Título II Artículo 5 y artículos subsiguientes</p> <p>Título III Artículos 6 al 13</p> <p>Artículo 23</p>	<p>Inconveniencia e ilegalidad de la aplicación de la primera etapa de la metodología.</p> <p>Para los argumentos ver el documento anexo "Análisis jurídico Resolución CREG 160 de 2020", temas relevantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Revisión primera etapa</li> <li>* Revisión Considerandos</li> <li>* Exclusiones de inversiones en dólares</li> <li>* Cambio de norma sobre vida útil normativa</li> </ul>	<p>Eliminar primera etapa de la metodología.</p>	<p>Ver sección 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 307

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>A partir del mes siguiente a la entrada en vigencia de la presente resolución, los agentes transportadores deberán aplicar el procedimiento que se describe en los siguientes literales para el cobro de los cargos de transporte, de manera mensual y hasta que la CREG defina los cargos en la segunda etapa de aplicación de la presente metodología y estos se encuentren en firme. La aplicación de este procedimiento reemplazará los cargos regulados vigentes definidos con base en la resolución CREG 126 de 2010.</p>	<p>1. La modificación de la tasa WACC sin la actualización de las demás variables, no reconoce los cambios restantes a los que se enfrenta el transportador y los usuarios, los cuales han sucedido durante la vigencia de la resolución CREG 126 de 2010.</p> <p>2. El efecto conjunto de los cambios en todas las variables del expediente, puede resultar en un aumento o disminución de la tarifa al usuario final. Al realizar este procedimiento por etapas, los usuarios verán primero un efecto a la baja por el cambio en el WACC y luego un efecto que no es predecible, lo cual traerá inconformidad en el mismo usuario, afectando nuevamente la imagen de la actividad de transporte.</p> <p>3. El cambio de dólares a pesos desprotege al transportador en aspectos importantes para la ejecución de proyectos nuevos y los realizados recientemente. En gasoductos, estimamos que las compras en dólares representan el 70% del total de la inversión y en compresoras el 80%. En cuanto al financiamiento de esta infraestructura, las deudas contraídas en el mercado se encuentran en buena parte en dólares, lo que representa un enorme riesgo, al no contar con la cobertura natural de unos cargos en dicha moneda. Para que el transportador pueda administrar este nuevo riesgo, se requiere de al menos 12 meses para que se pueda realizar una adecuada</p>	<p>TGI propone a la Comisión que esta etapa no se considere y que se proceda a un cálculo de tarifas usual donde los riesgos que enfrentamos tanto transportadores, usuarios, otros agentes y demás entidades del gobierno se equilibran.</p>	<p>Por otra parte, si bien es cierto que buena parte de la inversión en un gasoducto o en un compresor están en dólares, cuando en la metodología se reconoce ese valor en pesos, en ese momento la empresa debería buscar una financiación en pesos para tener una cobertura natural. Adicionalmente, la señal de la remuneración en pesos se dio hace 12 meses y se está dando una transición de seis meses más para ese fin.</p> <p>En el caso de que la empresa haya escogido que la financiación es en dólares es ella quien debe asumir el riesgo cambiario.</p> <p>De hecho, si se continua con el riesgo cambiario en cabeza del usuario, nótese que si la empresa se hubiere financiado en pesos, el usuario habría enfrentado un riesgo cambiario que no tendría justificación.</p> <p>Si como ya se comentó los transportadores que tengan una cobertura natural es decir ingresos en pesos y deuda en pesos y adelanten nuevas inversiones con esa cobertura natural no tendrán ese inconveniente con las calificadoras de riesgo. La regulación ha dado la señal y la transición con el tiempo suficiente para ese ajuste si es del caso.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 308

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>cobertura de una parte de dichos riesgos. Adicionalmente, el cargo eficiente de AOM debe considerar los costos de las coberturas y en general del manejo del riesgo cambiario, los cuales no están incluidos en el valor eficiente de AOM que pretende aplicar la Comisión.</p> <p>4. Creemos que el cambio de USD a pesos debe ser una propuesta más estructural, que proteja a todos los agentes de la cadena y mantenga la competitividad del sector. Sería más adecuado reconocer el 70% de las inversiones de transporte en dólares, para mitigar el riesgo del transportador y reducir la volatilidad del costo de transporte, y pensar en hacer lo propio en el suministro de gas, que representa casi el 45% del total del costo al usuario final.</p> <p>5. El paso de cargos de dólares a pesos trae consigo una posible baja en el valor que las calificadoras de riesgos realizan sobre las empresas trasportadoras, lo que seguramente provocará la pérdida del status de grado de inversión, con el consecuente detrimento de la apreciación de los inversionistas ante emisiones de deuda y/o búsqueda de financiamiento para la ejecución de nuevos proyectos.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 309

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Aplicación de los cargos de la primera etapa calculados por el agente, publicación y reporte.:</b> Cada uno de los transportadores aplicará mensualmente los cargos calculados resultado de la aplicación del procedimiento anterior, conforme a los literales anteriores de este artículo, para lo cual deberán:</p> <p>i. Publicar mensualmente los cargos calculados en pesos colombianos, tanto de inversión como de AOM, en sus respectivos BEO, además de enviar a cada uno de los remitentes una comunicación anunciando los nuevos cargos, y su publicación en un diario de amplia circulación en las zonas donde están ubicados sus remitentes. Se deberá indicar la fecha a partir de la cual quedarán vigentes.</p> <p>ii. Reportar a la SSPD, en los formatos que esta defina dentro del SUI, la información con la cual se calculan los nuevos</p>	<p>Con la finalidad de cumplir a cabalidad lo propuesto en este tema, si la CREG expide una resolución de las actuaciones de VUN de las que se encuentran en curso, el transportador deberá recibir de la CREG el archivo con las variables que fueron actualizadas para poder aplicar lo dispuesto.</p> <p>Los numerales ii y iii del literal e, se realizará sólo cuando se actualiza el cálculo por el cambio de pesos y WACC, y no por la indexación de IPP e IPC. Lo anterior a que están publicados en el BEO y pueden ser fácilmente verificables, ya que el único cambio son los índices.</p> <p>La CREG no establece la fórmula de actualización mensual de las tarifas.</p> <p>Se debe establecer la metodología para actualizar los delta cargos de infraestructura que no pudo ser construida en los tiempos estimados.</p>	<p><b>Aplicación de los cargos de la primera etapa calculados por el agente, publicación y reporte.:</b> Cada uno de los transportadores aplicará mensualmente los cargos calculados resultado de la aplicación del procedimiento anterior, conforme a los literales anteriores de este artículo, para lo cual deberán:</p> <p>i. Publicar mensualmente los cargos calculados en pesos colombianos, tanto de inversión como de AOM, en sus respectivos BEO, además de enviar a cada uno de los remitentes una comunicación anunciando los nuevos cargos, y su publicación en un diario de amplia circulación en las zonas donde están ubicados sus remitentes. Se deberá indicar la fecha a partir de la cual quedarán vigentes.</p> <p>ii. Reportar a la SSPD cuando se ajusten las tarifas a pesos y el WACC, en los formatos que esta defina dentro del SUI, la información con la cual se calculan los nuevos cargos,</p>	<p>Los valores de las inversiones quedan en las resoluciones particulares. Con esa información los transportadores deben poder calcular los cargos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 310

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>cargos, con el fin de que esta entidad pueda hacer las actividades en el ámbito de sus competencias.</p> <p>iii. Enviar una comunicación formal a la SSPD y a la CREG, en donde incluya la memoria de cálculo y los soportes de publicación de los nuevos cargos.</p>		<p>con el fin de que esta entidad pueda hacer las actividades en el ámbito de sus competencias.</p> <p>iii. En caso que la Comisión resuelva una actuación de vida útil normativa adelantada en cumplimiento de la Resolución CREG 126 de 2010, esta Comisión entregará al transportador el archivo de excel que permita calcular las tarifas de transporte.</p> <p>iv. Mensualmente el transportador actualizará los cargos de transporte con el IPP y el IPC del mes anterior.</p>	

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 311

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>a) Procedimiento para calcular los valores de la base de activos en dólares americanos al 31 de diciembre de 2019:</p> <p>b) Procedimiento para calcular los valores de la base de activos en dólares americanos del 31 de diciembre de 2019 a pesos colombianos a 31 de diciembre de 2019:</p> <p>c) Procedimiento para calcular los valores de los gastos de administración, operación y mantenimiento, AOM, en pesos colombianos del 31 de diciembre de 2019:</p> <p>d) Procedimiento para la estimación de los cargos a 31 de diciembre de 2019:</p>	<p>Proponemos se referencia a diciembre del año anterior y no ha diciembre de 2019, así como se aplica hoy en la resolución vigente.</p>	<p>a) Procedimiento para calcular los valores de la base de activos en dólares americanos al 31 de diciembre del año anterior:</p> <p>b) Procedimiento para calcular los valores de la base de activos en dólares americanos del 31 de diciembre de 2019 a pesos colombianos a 31 de diciembre del año anterior:</p> <p>c) Procedimiento para calcular los valores de los gastos de administración, operación y mantenimiento, AOM, en pesos colombianos del 31 de diciembre del año anterior:</p> <p>d) Procedimiento para la estimación de los cargos a 31 de diciembre del año anterior:</p>	<p>Se acoge comentario.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 312

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Coincidimos con la CREG en la identificación de los problemas asociados a la remuneración de la actividad de transporte de gas natural, que han expuesto al usuario a través del tiempo a sobrecostos y riesgos que él no puede gestionar. En este sentido, consideramos que la implementación de la metodología de remuneración en dos etapas, tal como está planteado en la resolución en consulta, es razonable, teniendo en cuenta que con ello se pretende iniciar en el corto plazo el traslado del beneficio a los usuarios finales, de unos cargos de transporte que no seguirán en adelante la variación del mercado cambiario en el país. La valoración de la Inversión existente en pesos colombianos es una solicitud reiterativa del mercado y cualquiera que sea el mecanismo escogido urge la eliminación del riesgo cambiario que ha venido asumiendo la demanda desde el año 2012, fecha de la implementación efectiva de la Resolución CREG 126 de 2010. También es necesario que la Comisión revise rápidamente y elimine dicho riesgo del precio de compra de gas natural, el cual adolece del mismo problema y que por su participación en el Costo Unitario de prestación del servicio del gas (46%), genera los mismos inconvenientes identificados por la comisión en este proyecto.</p>	<p>También es necesario que la Comisión revise rápidamente y elimine dicho riesgo del precio de compra de gas natural, el cual adolece del mismo problema y que por su participación en el Costo Unitario de prestación del servicio del gas (46%), genera los mismos inconvenientes identificados por la comisión en este proyecto. Adicionalmente, para garantizar la continuidad y la calidad en la prestación de este servicio, sugerimos a Comisión verificar el cumplimiento del criterio de suficiencia financiera para los transportadores, con el fin de garantizar la recuperación de sus costos y gastos propios de operación, la reposición y el mantenimiento tanto en la primera, como en la segunda etapa de la propuesta.</p>	<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria. Las disposiciones de suministro están en revisión.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 313

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Artículo 4. Aplicación gradual de la Metodología. La presente metodología se aplicará de manera gradual, para lo cual se contará con dos etapas. En la primera etapa el transportador deberá aplicar la presente metodología siguiendo el procedimiento descrito en el Título II para determinar los cargos regulados. Este procedimiento estará vigente hasta la expedición de los cargos que, como parte de la segunda etapa, expida la Comisión.</p>	<p>Entendemos que la primera fase propuesta por la Comisión para la aplicación de la nueva metodología tarifaria consiste en actualizar las variables con las que se aprobaron las tarifas de acuerdo con la Resolución CREG 126 de 2010, entre otras aplicando el procedimiento vigente para determinar la tasa de descuento. El procedimiento vigente para el efecto se encuentra contenido en la Resolución CREG 095 de 2015. No obstante, la Comisión puso a consideración de la industria un nuevo procedimiento a través de la Resolución CREG 155 de 2020, el cual ajusta y actualiza algunos aspectos relevantes. En tal sentido, consideramos pertinente que la Comisión aplique la primera fase de la metodología tarifaria de transporte de gas natural en paralelo a la expedición del nuevo procedimiento para calcular la tasa de descuento. No sería conveniente estimar las nuevas tarifas de transporte utilizando una tasa de descuento que está siendo revisada por la Comisión y que sería objeto de una modificación en el corto plazo.</p>		<p>La tasa de descuento de la metodología de transporte de gas se define a partir de la Resolución CREG 004 de 2021 y la resolución correspondiente a esta actividad.</p>
<p>ii) Reportar a la SSPD, en los formatos que esta defina dentro del SUI, la información con la cual se calculan los nuevos cargos, con el fin de que esta entidad pueda hacer las actividades en el</p>	<p>Consideramos que esta información también se debería reportar al Gestor del Mercado, con la finalidad de contar con la información para el cálculo de Precio de Reserva de la SUVCP-Transporte. De igual forma, realizar análisis operativos y de mercado por parte del Gestor del Mercado.</p>		<p>Se acoge comentario.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 314



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
ámbito de sus competencias.			

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 315

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>La resolución en consulta plantea una aplicación gradual de la metodología, en donde se contemplan dos etapas. La primera etapa iniciaría a partir del mes siguiente a la entrada en vigencia de la resolución y hasta que la CREG defina los cargos en la segunda etapa. En este periodo, los valores de inversión y AOM aprobados bajo la metodología de la Resolución 126 de 2010, se expresarían en pesos de diciembre de 2019 y se actualizarían los cargos tarifarios sólo aplicando la tasa de descuento vigente en ese momento, sin modificar las demandas, inversiones, gastos de AOM aprobados en los cargos vigentes.</p>	<p>En general, consideramos que llevar a cabo una actualización de cargos por etapas, modificando la tasa de descuento sin considerar todos los demás elementos que normalmente se tienen en cuenta en el proceso de revisión tarifaria de la metodología de una actividad regulada, genera incertidumbre para los prestadores. Lo anterior, en cuanto un análisis parcial sin actualizar todas las variables correspondientes puede afectar las señales de inversión que tienen los transportadores.</p> <p>En tal sentido, vemos inadecuada la aplicación de una primera etapa como una modificación tarifaria parcial, en especial lo referente a la actualización de la tasa de descuento, sin que se adelanten todos los análisis pertinentes y las acciones que se requieren en el marco de una modificación de remuneración, en el que debe darse cumplimiento a los principios tarifarios establecidos por Ley.</p> <p>En línea con lo anterior, es relevante mencionar que, en las bases que publicó la CREG, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 127 de la Ley 142 de 1994 y en el artículo 11 del Decreto 2696 de 2004, no se estableció ninguna señal o parámetro relacionado con la necesidad de implementar un esquema de etapas con el alcance contenido en la Resolución CREG 160 de 2020. En todo caso, entendemos y compartimos el propósito de evitar que</p>	<p>No obstante, hicimos el esfuerzo de revisar con nuestras empresas afiliadas opciones al respecto, resultado de lo cual presentamos una propuesta con las siguientes premisas:</p> <p>a. A través del mecanismo más expedito que determine la Comisión, establecer la conversión de las tarifas actuales de dólares a pesos. Esta conversión no debe entenderse como parte del siguiente periodo tarifario, dados los argumentos que exponemos a continuación:</p> <p>o La Etapa 1 propuesta no supone en estricto sentido una modificación de la fórmula tarifaria. Por lo tanto, si con su aplicación se da inicio al periodo de 5 años previsto en el artículo 126 de la Ley 142 de 1994, se desvirtúa el sentido y alcance del término contenido en dicha Ley.</p> <p>o Al disponer que este ajuste estará vigente hasta que la CREG defina los cargos en una segunda</p>	<p>El análisis presentado en este comentario no tiene en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la metodología propuesta es una sola para el período tarifario en su concepto y fórmulas básicas:</li> <li>• Que tiene varias aplicaciones durante el período tarifario cuando cambian los valores de las variables consideradas. Esto se ha hecho inclusive con la metodología anterior al actualizar cargos por cambio en el valor de los activos VUN.</li> <li>• La primera aplicación de la metodología es válida hasta que se actualicen los cargos una vez presentada y evaluada la solicitud de cargos.</li> <li>• La primera aplicación permite que durante el período de evaluación y actualización de cargos se reconozca la rentabilidad de los activos en las condiciones de mercado actuales. lo que evita que los usuarios paguen una sobrerremuneración que además no le corresponde al transportador. La ley exige que las tarifas se definan con criterio de eficiencia económica.</li> <li>• Tener unos cargos con rentabilidad de negocios similares en Colombia no puede afectar las decisiones de inversión.</li> </ul> <p>Sobre el riesgo cambiario se está dando un período de transición que sumado al tiempo desde que se dio la señal del cambio a pesos permitirá a los agentes su reestructuración.</p> <p>La comercialización del suministro de gas está en revisión.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 316

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>el riesgo cambiario continúe en cabeza de los usuarios. Esto teniendo en cuenta que los riesgos deben ser administrados por quien mejor los pueda gestionar. Por lo tanto, comprendemos la necesidad de que en el corto plazo la remuneración de las inversiones en transporte de gas natural, se transfieran al usuario en moneda local (pesos colombianos) y no en dólares. Esto al margen de que en la revisión integral de la nueva metodología se considere la remuneración adecuada de los costos asociados a la gestión del riesgo cambiario que debe hacer el transportador.</p> <p>Cabe mencionar que, esta modificación conlleva a la reestructuración de los costos, gastos y las estrategias financieras y de endeudamiento de las empresas transportadoras, lo cual requiere de tiempo de implementación y un análisis de impacto más detallado para las prestadoras y los usuarios. No obstante, hicimos el esfuerzo de revisar con nuestras empresas afiliadas opciones al respecto, resultado de lo cual presentamos una propuesta con las siguientes premisas:</p> <p>a. A través del mecanismo más expedito que determine la Comisión, establecer la conversión de las tarifas actuales de dólares a pesos. Esta conversión no debe entenderse como parte del siguiente periodo tarifario, dados los argumentos que exponemos a continuación:</p>	<p>etapa de aplicación de la nueva metodología y estos se encuentren en firme, se contraría el principio de estabilidad tarifaria, en tanto que es claro que la nueva fórmula tarifaria no estará vigente por 5 años sino por un término menor que además no se puede determinar en este momento.</p> <p>b. La aplicación de esta conversión a pesos colombianos empezaría seis (6) meses después de la publicación en firme de dicha decisión, dados los ajustes que los transportadores deben realizar para su implementación.</p> <p>c. Solicitamos que la TRM que se tome para la conversión de pesos a dólares sea la del 31 de diciembre de 2020.</p> <p>d. La aplicación de las nuevas tarifas con revisión integral de la metodología que defina la Comisión no debería tomar más de dos (2) años.</p>	

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 317



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>a cabo solo hasta que se actualicen todas las variables de la fórmula tarifa (Inversiones, AOM, Demanda y WACC), bajo la nueva resolución en firme que contemple la metodología tarifaria de transporte para el próximo periodo quinquenal.</p> <p>Por otra parte, vemos pertinente adelantar una medida similar para el precio de compra del suministro de gas natural, de manera que se busque el mismo objetivo planteado en la propuesta, dado que el suministro participa con un porcentaje que se encuentra entre el 40% y el 50% del CU, y es necesario homogeneizar dicha asignación del riesgo cambiario, en beneficio del usuario.</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 319

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Los grandes consumidores de energía y gas consideran que mientras la Comisión analiza la posibilidad de implementar el cambio estructural, sugerido por la Misión de Transformación Energética, es importante que la Comisión actualice las variables más relevantes de la metodología actual, como es tasa reconocida para la remuneración de la actividad de transporte de gas natural. Lo anterior, dado que la nueva metodología, inicia a aplicarse aproximadamente en el año 2026 y mientras tanto, la tasa de remuneración que actualmente paga toda la demanda del país, independiente de la metodología que la Comisión utilice para su cálculo, se ha reducido al menos en un 50% respecto al valor que se calculó en el año 2010.</p>		<p>La propuesta regulatoria considera el comentario.</p>
<p>Etapa 1</p>	<p>Teniendo en cuenta los lineamientos de la Resolución para establecer la Fase 1 y los argumentos por los cuales se establece dicha fase, ALFAGRES S.A está de acuerdo con la CREG en establecerla, hasta que surtan las actuaciones administrativas pertinentes con los transportadores.</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 320

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p data-bbox="201 256 296 280">Etapa 1</p>	<p data-bbox="527 256 1005 1377">Actualización de cargos únicamente con la tasa de descuento: Lo que se propone en el artículo 5 y ss. de la Resolución 160 de 2020 implica una regulación totalmente asimétrica y un agravio económico injustificado al transportador, al impedir que los cargos tarifarios reflejen la incorporación de las inversiones ejecutadas durante los últimos 10 años y las fluctuaciones de demanda, riesgos materializados de los agentes durante el periodo tarifario pasado. La disminución en los cargos de transporte, se le revertirá a la demanda en la segunda etapa cuando se actualicen las demás variables tarifarias, generando aumentos e inestabilidad tarifaria al mercado. En el taller de socialización la CREG afirmó que los procesos de revisión tarifaria deberían tomar ocho meses, tiempo que no resulta comprobable de manera objetiva cuando la estructura de la Comisión es la misma que resolvió los procesos en años anteriores, afectando de manera negativa a las empresas transportadoras. Lo anterior, sumado a que el regulador tendrá todas las presiones por parte del mercado para mantener deprimida la tarifa de transporte agrava aún más la afectación al transportador. Esta asimetría regulatoria propuesta por el regulador en la primera etapa implica una violación a los derechos de las empresas de transporte a los parámetros constitucionales previstos</p>		<p data-bbox="1381 256 1896 646">Aunque no se calcularán los cargos antes de su actualización con la información presentada en la solicitud de cargos, en dicho período de evaluación tampoco se podrían considerar los datos mencionados de inversiones, demandas y AOM puesto que deben ser evaluados por la Comisión antes de incluirlos en los cargos. Además, se tendrían unos ingresos en dicho período de análisis de cargos superiores a los que le corresponderían en condiciones de mercado. Por lo tanto, no se entiende cuál es el agravio económico mencionado.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 321

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>en los artículos 365 y siguientes de la Carta Política, al artículo 87 de la Ley 142 de 1994. La aplicación de la metodología por etapas implicaría que los transportadores no tendrían los cinco años de actualización tarifaria y de estabilidad que determina de manera clara el artículo 126 de la Ley 142 de 1994, afectando injustamente los intereses de los transportadores y violando un aspecto fundamental del modelo de regulación. La propuesta traslada a los</p>		
<p>Aplicación de la metodología por etapas</p>	<p>Lo establecido en el artículo 5 y ss. de la Resolución 160 de 2020, implica una regulación totalmente asimétrica y un agravio económico injustificado al transportador, violatorio del derecho, la justicia, la equidad y compromete, de expedirse en firme, la responsabilidad de la CREG por los perjuicios y daños que le cause al Transportador de Gas Natural.</p> <p>Esta asimetría regulatoria implica una violación a los derechos de las empresas de transporte a los parámetros constitucionales previstos en los artículos 365 y siguientes de la Carta Política, al artículo 87 de la Ley 142 de 1994. Mediante derecho de petición, Promigas de buena fe solicitó ampliar los fundamentos técnicos, económicos y jurídicos de la propuesta, sin embargo, la respuesta obtenida remite nuevamente al documento soporte, en el cual solo argumenta como</p>		<p>Ver sección 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 322



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>bondad de la gradualidad el hecho de que en la primera etapa no habría que analizar información y es automática y se fundamenta en que el proceso tarifario anterior se resolvió en 27 meses. No se encuentran fundamentos de carácter técnico, jurídico o económico y las bondades que representaría a los usuarios finales y al transportador. En un Estado Social de Derecho, proclamado por la Constitución Nacional, no es posible la expedición de normas o actos administrativos que vulneren los principios de derecho, incluyendo aquellos principios y derechos de arraigo constitucional, como son los de igualdad, legalidad y respeto a la ley, que darían lugar al ejercicio de las acciones legales previstas en el ordenamiento jurídico colombiano al no guardar consonancia con la Constitución Nacional y la Ley.</p>		
<p>Actuación contraria de la Comisión a la función regulatoria y a los parámetros legales de intervención</p>	<p>(...) La aplicación de la primera etapa propuesta resulta contraria a las disposiciones enmarcadas en el ordenamiento jurídico, al ser una señal asimétrica en contra del transportador, que no solo implica que la Comisión traicione la neutralidad que le asiste en su calidad de regulador, sino que resultaría en una violación de los derechos en cabeza de los transportadores cuando el regulador les cercenaría los ingresos a los cuales tienen derecho de acuerdo con el marco normativo. La propuesta demuestra de manera clara la falta de objetividad en la</p>		<p>Ver sección 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 323

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>señal regulatoria y un sesgo alejado completamente de parámetros técnicos. (...)</p>		
<p>Agravio injustificado al Transportador de Gas Natural</p>	<p>Como se mencionó anteriormente, las disposiciones de la Resolución 160 de 2020, generan un agravio al transportador, debido a que la CREG no reconoce las verdaderas erogaciones económicas en las que incurre el transportador para ejecutar la prestación del servicio de transporte de gas natural. El artículo 93 del CPCA16 establece, que los actos administrativos pueden ser revocados cuando se causen agravios injustificados a una persona. Lo anterior se agrava ante la indefinición del plazo en el que estaría vigente la aplicación de dicha primera etapa, y los efectos en caso de que dicha primera etapa permanezca vigente, incluso durante años, considerando que el regulador tendría todas las presiones por parte del mercado para mantener deprimida la tarifa de transporte. Esta situación afecta sustancialmente su actividad de servicios público y comercial en la cual la recuperación de costos es un elemento fundamental. (...) Así mismo, el acto administrativo propuesto se encuentra en una “manifiesta oposición a la Ley”, lo que es causal de acciones gubernativas y</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento y respuestas ya dadas sobre este tema.</p> <p>El comentario no tiene en cuenta que, aunque no se hiciera el cálculo inicial de cargos por el transportador tampoco se estarían incluyendo las inversiones, gastos AOM y nuevas demandas dado que se mantendrían los cargos de la metodología anterior. Con la diferencia si de solo la tasa de descuento y activos en pesos. Se podría por terceros argumentar que el agravio sería para los usuarios si deben pagar más de lo que les corresponde.</p> <p>En cualquier caso se está dejando un período de transición que sumado a los 12 meses que lleva la señal de paso de la inversión a pesos debe ser suficiente para la restructuración de la deuda de las empresas si así lo deciden y buscan una cobertura natural.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 324



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Violación del derecho a la igualdad frente a otros prestadores de servicios públicos</p>	<p>(...) Este trato desigual e inequitativo de la CREG respecto de los transportadores, se contrapone al trato más favorable que ha adoptado la Estado frente al precio del gas natural, para el cual ha dado libertad en su fijación. La norma en cuestión plantea el problema de si la tarifa de transporte fijada a partir de la primera etapa que prevé el artículo 5 de la Resolución 160 de 2020, contiene una causa objetivamente justificada por razones de tipo económico, razonada y verificable, para ser fijada a un nivel inferior al normal, y si puede el regulador favorecer a un eslabón de la cadena con fijación de tarifas con reglas económicas y financieras favorables y, al mismo tiempo, puede desfavorecer a otro eslabón de la cadena con fijación de tarifas con reglas económicas y financieras con efectos negativos. Una tarifa ventajosa aplicable a una determinada categoría de empresas puede constituir una medida de ayuda estatal, anticompetitiva, que compromete la responsabilidad del Estado. (...)</p>		<p>El suministro es una actividad de libre competencia y el transporte es una actividad de monopolio natural. Por tanto, tienen regulaciones diferentes.</p>
<p>Vulneración del principio de derecho que prohíbe el enriquecimiento sin justa causa, en este caso del usuario de gas natural</p>	<p>No actualizarle las inversiones, costos y gastos ejecutados por el transportador y las proyecciones de demanda de los diferentes tramos de gasoducto, se enmarcaría en la figura jurídica del enriquecimiento sin justa causa, siendo en este caso, la parte que sufre el empobrecimiento injustificado, la empresa de transporte, al no poder</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento y respuestas a comentarios anteriores sobre el tema.</p> <p>Si no se aplica la regulación propuesta si estaría ocurriendo una sobre remuneración al transportador que no le corresponde originada en una tasa de descuento muy</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 326

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	cobrarle al usuario tarifas ajustadas a sus erogaciones económicas y a la demanda existente en cada tramo de gasoducto. No es acorde a derecho ni a la equidad ni a la justicia prestar un servicio continuo, confiable y seguro, como lo exige la Ley y ejecutar las inversiones, costos y gastos correspondientes para cumplir con los estándares exigidos bajo las condiciones no remuneradas que establece el artículo 5 de la Resolución 160 de 2020. (...)		superior a la que debería ser y que pagarían los usuarios.
Ruptura del equilibrio de las cargas publicas	Es claro que en el evento de aprobar la propuesta en la forma como está planteada se le estaría causando un daño antijurídico al transportador. Este se determina a partir de la carga que la CREG le estaría imponiendo al transportador al incrementar el riesgo de su actividad, precisamente obligándolo a prestar el servicio a una tarifa que claramente no reconoce la prestación del servicio y modificando de manera abrupta el riesgo que la misma regulación le habría definido. Ese daño antijurídico implica una lesión al patrimonio de las compañías por las cuales tendría que responder el Estado y particularmente el regulador.		Ver Capítulo 6 del presente documento y respuestas dadas a comentarios anteriores sobre el tema.
Violación del principio de legalidad	Los cuestionados artículos de la Resolución 160 de 2020 son violatorios del principio de legalidad, al incurrir en vicios tales como el de arbitrariedad, situación que se presenta cuando el acto es proferido con violación a la exigencia		Ver Capítulo 6 del presente documento.  La Comisión considera que su regulación cumple los principios de la ley tales como eficiencia económica y viabilidad financiera.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 327

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>de razonabilidad y falsa motivación. El ejercicio de la función administrativa está regido por el principio de legalidad, es decir el sometimiento de sus actos al ordenamiento jurídico vigente y preestablecido. El doctrinante Cretella Junior, al respecto manifiesta: “El principio de la legalidad asume vital importancia en el ámbito del Derecho Público, provocando que las decisiones de las autoridades administrativas deban estar siempre conforme a la ley o, más precisamente, a la legalidad formada por un conjunto de reglas de derecho, en unión íntima en su mayor parte con las leyes formales”. Cuando se desconocen los requerimientos previos para la debida configuración de los elementos externos e internos de los actos administrativos, esto es, cuando presentan vicios o irregularidades, se dice que éstos surgen del enfrentamiento del acto con el bloque de legalidad. El proyecto de acto administrativo obligatoriamente debe ceñirse al principio de legalidad, lo que a su vez traduce en que debe cumplir con los elementos esenciales para su existencia y validez. En este orden de ideas, para que el acto administrativo exista jurídicamente y sea válido, deben concurrir una serie de elementos esenciales. Cualquier falla o irregularidad en uno de estos elementos trae como consecuencia la materialización de vicios</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 328

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>descalificadores del acto que afectan su validez.</p>		
<p>Arbitrariedad o violación a la exigencia de razonabilidad - Falsa Motivación</p>	<p>(...) En el presente caso, se configura el vicio de la arbitrariedad o, como también es denominado, violación a la exigencia de la razonabilidad para que un acto sea jurídico, en razón a que la CREG desconoce un conjunto de requisitos técnicos que son exigidos en la practica la actividad de transporte de gas natural por parte de la Ley y el mismo RUT. (...)</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento y respuestas a comentarios anteriores sobre este tema.</p>
<p>Desconocimiento de la doctrina constitucional</p>	<p>La Resolución 160 de 2020 desconoce no solo derechos constitucionales sino la doctrina constitucional señalada por la Corte Constitucional en materia del derecho a la igualdad, la buena fe, la seguridad jurídica, la confianza legítima, el respeto a la Constitución Nacional, el estado social de derecho, el imperio de la Ley (artículos 2 y 4 de la Constitución Nacional), lo cual, constituye, a su vez, en violación de la Constitución Nacional. (...)</p> <p>Al analizar el esquema planteado en la resolución del asunto, se tiene que su aplicación no conlleva al otorgamiento de una justa y adecuada remuneración por los servicios prestados por la empresa de servicios públicos, sino a la privación de su derecho legítimo a recibir los frutos de las inversiones realizadas bajo criterios de eficiencia económica y suficiencia financiera.</p>		<p>Con la información reportada no se puede identificar que hechos económicos registran en este concepto, sin embargo, si son depreciaciones DIFERENTES a depreciaciones de plantas, ductos y túneles, estas se deben reportar en el concepto 530390 Otras depreciaciones</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 329

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Impacto de la aplicación de la primera etapa	<p>Como se explicó anteriormente, el trato desigual e inequitativo de la CREG respecto de la metodología que deberán aplicar los transportadores para cobrar sus cargos durante la primera etapa se contrapone al trato más favorable que ha adoptado el regulador frente al precio del gas natural, para el cual ha dado libertad en su fijación. Dicho trato favorable a un agente de la cadena (Productor-Comercializador), en adición de las consecuencias contrarias a derecho, justicia y equidad antes sustentadas, trae como efecto que la disminución de la tarifa de transporte se traduzca:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En un menor valor a pagar por el Remitente del Transportador,</li> <li>2. En un menor valor a pagar por el usuario final del gas, cuando su transporte le es comercializado por otros Agentes distintos del Transportador, o</li> <li>3. En un mayor valor captado por el Agente Productor – Comercializador, quien, al tener libertad en la estructuración del precio de gas, podrá adicionar al valor del gas a cobrar al usuario/cliente de gas, el valor dejado de cobrar por el Transportador por decisión de la CREG.</li> </ol>		Ver Capítulo 6 del presente documento y respuesta dada al mismo punto en un comentario anterior.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 330



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>APLICACION DE LA METODOLOGÍA EN DOS ETAPAS</p>	<p>CNE está de acuerdo con la aplicación de la metodología en dos etapas, establecida en la Resolución del asunto, en cuanto a que el WACC de transporte actual (15% para la parte fija y el 17% para la parte variable) es muy alto e implica una ineficiencia tarifaria a los usuarios de gas natural del país, que en el caso de los usuarios de CNE asciende a alrededor de 1.7 millones de dólares al mes, que equivale al 19% de la tarifa de transporte.</p> <p>Por lo tanto, es de vital importancia aplicar la primera etapa lo más pronto posible para que el WACC se ajuste en el corto plazo, con el objetivo de corregir cuanto antes dicha ineficiencia sin tener que esperar a un proceso de aprobación de cargos de más de dos años.</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>
<p>"...A partir del procedimiento indicado en el numeral anterior, calcular los valores de las inversiones en pesos colombianos a 31 de diciembre de 2019, conforme a la siguiente expresión"</p>	<p>Uno de los objetivos principales de la propuesta del asunto es establecer una metodología tal que el usuario no se encuentre expuesto a riesgos que no pueda controlar, en ese sentido compartimos la posición de la Comisión en lo que respecta a dejar el riesgo cambiario en quien mejor lo pueda gestionar, es decir, en el transportador. Lo anterior, parte del hecho que las inversiones realizadas por los transportadores se hicieron con una tasa de cambio determinada, la cual puede ser inferior a la actual por lo que no tiene sentido que la remuneración de estos sea en dólares y que se pudieran generar rentas por diferencia de cambio.</p>	<p>Se sugiere que también se adelanten los ajustes necesarios con el fin de que las negociaciones de suministro de gas se lleven a cabo igualmente en pesos colombianos.</p>	<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 331

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Primera etapa y la ruptura de la integridad metodológica</p>	<p>En primer lugar, nos ha sorprendido el planteamiento de la CREG de implementar por partes la nueva metodología de remuneración de transporte de gas. Consideramos que ha sido un precepto adecuado de actuación por parte de la Comisión, mantenido a lo largo de su historia, aquel de que las metodologías de remuneración de las actividades reguladas se definan de manera integral. No encontramos una razón que justifique partir, de la manera como se plantea, el proceso de construcción y aplicación de la nueva metodología de remuneración. Si ésta existe, agradeceríamos que se exponga, se evalúe su “beneficio real” en función del tiempo “ganado”, y someterlo a discusión.</p> <p>Adicionalmente, consideramos que si se quiere reflejar en la tarifa la actualidad de la prestación del servicio es necesario que la actualización de la tasa WACC esté acompañada de una revisión de las demás variables que han tenido cambios significativos desde la entrada vigencia de la Resolución CREG 126 de 2010. Así mismo, reiteramos la necesidad de que el WACC que se establezca refleje los riesgos reales a los que se enfrentan los prestadores del servicio al momento de invertir, tales como las incertidumbres de índole social, de seguridad de la infraestructura e injerencia e intervencionismo del poder judicial, entre otras, que afectan por igual las actividades de operación,</p>		<p>El análisis presentado en este comentario no tiene en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la metodología propuesta es una sola para el período tarifario en su concepto y fórmulas básicas.</li> <li>• Que tiene varias aplicaciones durante el período tarifario cuando cambian los valores de las variables consideradas. Esto se ha hecho inclusive con la metodología anterior al actualizar cargos por cambio en el valor de los activos VUN.</li> <li>• La primera aplicación de la metodología es válida hasta que se actualicen los cargos una vez presentada y evaluada la solicitud de cargos.</li> <li>• La primera aplicación permite que durante el período de evaluación y actualización de cargos se reconozca la rentabilidad de los activos en las condiciones de mercado actuales. lo que evita que los usuarios paguen una sobrerremuneración que además no le corresponde al transportador. La ley exige que las tarifas se definan con criterio de eficiencia económica.</li> <li>• Tener unos cargos con rentabilidad de negocios similares no puede afectar las decisiones de inversión.</li> </ul> <p>Sobre el riesgo cambiario se está dando un período de transición que sumado al tiempo desde que se dio la señal del cambio a pesos permitirá a los agentes su reestructuración.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 332

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>reposición y mantenimiento. Por otra parte, con relación al cambio de dólares a pesos de los cargos de inversión, se debe tener en cuenta que aproximadamente entre el 70% y 80% de las nuevas inversiones se realizan en dólares y son financiadas con deuda en esta moneda, por lo que para TGI la moneda funcional es el dólar. El eventual cambio de moneda funcional de la compañía implica realizar cambios operativos, contables y tecnológicos que requieren una inversión de varios millones de dólares y un periodo entre 10 y 12 meses para su implementación. Igualmente, es necesario adquirir instrumentos de coberturas financieras. En el caso de TGI, al ser una empresa con participación del sector público, está sujeta a las normas de crédito público, en particular los dispuesto por el Decreto 1068 de 2015, el cual obliga a que cualquier operación, como adquirir instrumentos de cobertura o de reestructuración de deuda debe contar con autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, proceso que podría tomar un tiempo mínimo de trámite 6 meses.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 333

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>(...) En tercer lugar, la propuesta que el regulador hace de dividir el periodo tarifario en dos etapas, resulta contrario a la teoría del acto administrativo y a lo que dispone específicamente la ley 142 de 1994, ya que no considera el necesario equilibrio que los actos administrativos deben guardar respecto de las cargas públicas, y traslada una serie de obligaciones a las empresas de transporte de gas de prestar el servicio por debajo de los costos, lo cual no solamente no están en la obligación de soportar, sino que, adicionalmente, le implican unos perjuicios, sobre los cuales el Estado claramente tiene que responder. Sobre este tema desarrollamos más adelante los comentarios específicos.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.
Comentarios frente a la estructura general de la tarifa	<p>Dentro de la propuesta contenida en la Resolución 160 de 2020, lo primero que llama poderosamente la atención es sin duda alguna la partición de la revisión tarifaria que hace el regulador en dos etapas, planteando una regulación completamente asimétrica en tiempo y en contenido, claramente en contra de los prestadores del servicio, y por fuera de las facultades que tiene el regulador en el ejercicio de sus funciones.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 334

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>1.1. Partición de la revisión tarifaria</p>	<p>(...) Lo anterior resulta relevante para el caso específico de la partición por etapas que propone el regulador, fundamentalmente porque dentro de la misma, involucra una primera etapa, en donde aplica todas las medidas para bajar la tarifa de transporte, sin tener en cuenta las demás variables de la base tarifaria, sino tener en consideración todos los esfuerzos, los riesgos y los demás asuntos, que pudieran y aplicar una compensación frente a esas disminuciones drásticas. La partición así vista, implica entonces que en la primera etapa la tarifa se disminuya de manera sustancial (aproximadamente un 25%), y luego, cuando que el regulador haya hecho la evaluación profunda y al fondo de la metodología tarifaria, determinará aquellos elementos que pudieran compensar la disminución de la tarifa, tales como las inversiones y los riesgos asociados a la demanda. Esta regulación asimétrica, tanto desde el punto de vista de la forma como se organiza, como los impactos que se prevé de cada una de las etapas, implica que la CREG traicione de manera evidente la neutralidad que le asiste en su calidad de regulador, y al mismo tiempo, está generando como se verá, un incremento en los riesgos en cabeza del transportador que éste no está en la obligación de soportar, de acuerdo con el marco legal vigente. (...)</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 335

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
1.2 Aplicación de la primera etapa - Violación de los derechos en cabeza de la empresa	Lo que la CREG incluye en la primera etapa, resulta sencillo y fácil de entender, en la medida que quiere convertir la tarifa actualmente en dólares a pesos, aplicar un WACC muy reducido e inconsecuente con los riesgos propios de la actividad, en clara contradicción del principio de suficiencia financiera incluido en el artículo 87 de La Ley 142 de 1994, y abstenerse de revisar todos los demás aspectos asociados a la base tarifaria.		Ver Capítulo 6 del presente documento.
1.2.1.1 Contradicción de los actos propios del regulador	(...) El hecho que la CREG no haga una revisión integral de la base tarifaria, y solamente aplique el WACC con la clara intención de disminuir la tarifa, como de manera clara lo ha manifestado el Señor Ministro de Minas y Energía, es una violación a la promesa del regulador, por cuenta de objetivos políticos de corto plazo. (...)		Ver Capítulo 6 del presente documento. No compartir la regulación no debe dar lugar a afirmaciones temerarias como las aquí presentadas.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 336

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>1.2.1.2 Violación de los parámetros legales asociados a la función de intervención. (Argumentos contra el “deber ser”4)</p>	<p>En el caso que nos ocupa, el regulador con la partición de la metodología tarifaria en dos etapas, estaría asumiendo que una empresa en competencia, al momento de determinar el precio que le facturaría a un consumidor final, tendría en cuenta únicamente aquellos aspectos que eventualmente disminuyen el precio, como lo puede ser sin duda una disminución drástica en su endeudamiento, y que, todos los aspectos que pudieran implicar un incremento del precio (como mayores inversiones, costos de operación y mantenimiento), serían aplazados indefinidamente, generando de esta manera que el consumidor final no pagara los costos reales del producto o servicio.</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>
	<p>(...) En el caso que nos ocupa entonces, no existe duda alguna que el daño estaría causado por la expedición de la Resolución def initiva de la CREG, en el evento de aprobar la propuesta en la forma como está planteada. La existencia del daño antijurídico, por su parte, se determina a partir de la carga que la CREG le estaría imponiendo al transportador , de incrementar el riesgo de su actividad, precisamente obligándolo a prestar el servicio a una tarifa que claramente no reconoce los costos reales de prestación del servicio y también, a por la modificación abrupta del riesgo que la misma regulación le habría definido. (...)</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 337

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>1.4 La interpretación indebida de la CREG respecto del periodo tarifario</p>	<p>(...) En el documento soporte de la CREG, que se ratificó en la “socialización” que se hizo a través de las redes sociales, se plantea como se dijo, una revisión inicial de manera inmediata y automática, que busca deliberadamente reducir la tarifa de transporte, sin reconocer los aspectos esenciales de una revisión tarifaria, tal y como lo afirmó públicamente el Ministro de Minas y Energía; esos aspectos esenciales, tan básicos dentro de un modelo como lo son las inversiones, las demandas y los demás costos, se discutirían en un proceso administrativo que, una vez concluya, no le establece a la empresa el derecho de tener una estabilidad tarifaria por el periodo de cinco años, como lo determina la ley 142 de 1994.</p> <p>En ese sentido, el regulador parte del supuesto absolutamente equivocado según el cual, la primera revisión tarifaria a la baja marca el inicio del nuevo periodo tarifario y, por lo tanto, la segunda revisión, solamente tendría una duración igual a lo que reste entre la fecha efectiva de dicha revisión, y el periodo de cinco años contados a partir del primer ajuste.(...)</p>		<p>ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 338



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>La presente metodología se aplicará de manera gradual, para lo cual se contará con dos etapas. En la primera etapa el transportador deberá aplicar la presente metodología siguiendo el procedimiento descrito en el Título II para determinar los cargos regulados. Este procedimiento estará vigente hasta la expedición de los cargos que, como parte de la segunda etapa, expida la Comisión.</p>	<p>Consideramos que la propuesta de segmentación en fases para la fijación de tarifas reguladas es inadecuada por los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se realiza una verificación integral de las variables para el cálculo de cargos.</li> <li>2. Las señales de Fase 1 y Fase 2 generan una incertidumbre significativa, puesto la aplicabilidad entre una y otra no está expresamente definida en la resolución.</li> <li>3. Identificamos que la implementación de cargos transitorios ponen en riesgo la remuneración eficiente de las actividades reguladas por la CREG, como lo fue el caso para los agentes Distribuidores.</li> </ol>	<p>Realizar una sola fase de revisión de variables para la fijación de cargos regulados y su posterior expedición, garantizando que se realice el estudio de la información de manera integral (Tasas de Descuento Vigentes, Inversión, AOM, Demanda, CMMP, etc)</p>	<p>ver Capítulo 6 del presente documento.</p>
	<p>En desarrollo de los anteriores principios constitucionales, la ley 142 de 1.994 o Ley de Servicios Públicos Domiciliarios establece, como un mecanismo de intervención estatal y por delegación presidencial, que las Comisiones de Regulación definirán las fórmulas para la fijación de las tarifas de los servicios públicos cuando corresponda, enmarcadas en los criterios en el artículo 87 de la citada ley. Estos principios ampliamente conocidos por la Comisión, que deben incorporarse en la metodología definida para remunerar el servicio de transporte de gas natural y establecer el esquema general de cargos del sistema de transporte, se están viendo vulnerados por lo definido en la Resolución 160-</p>		<p>Ver capítulo 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 339

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>2020, en especial los principios de eficiencia, suficiencia financiera e integralidad de la tarifa y de la metodología; y más grave aún, está amenazando el cumplimiento de los objetivos declarados constitucionalmente en cuanto a cobertura, calidad y universalización del servicio público domiciliario. En efecto, como se lo hemos venido manifestando en diferentes escenarios a la Comisión no sólo es preocupante, sino que no tienen ningún fundamento legal, económico y técnico las etapas fijadas en la metodología, lo que sólo deja la sensación de la búsqueda de una disminución inmediata de las tarifas de transporte, justificada o no.</p>		
	<p>Una fase de transitoriedad o provisionalidad, lo único que refleja es una ineficiencia en la definición de los parámetros requeridos para la aplicación de la nueva metodología, pese al tiempo transcurrido desde la expedición de la Resolución CREG 126 de 2010 y la definición de los expedientes tarifarios individuales hoy vigentes ya que, pese a que la ley de servicios públicos define en el artículo 126 una vigencia de cinco (5) años, han transcurrido diez (10). Además, ya se sometió a consideración de los agentes una metodología en el año 2016 (Resolución CREG 090). Este ha sido el comportamiento en la definición de metodologías tarifarias como lo muestran las experiencias en distribución y en comercialización, que</p>		<p>Ver capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 340

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	también han presentado rezagos injustificados.		
	Nada entonces garantiza que esa supuesta transitoriedad sea así, las demoras en la actividad regulatoria son evidentes como en los eventos antes mencionados y, en el caso de los procedimientos para el reconocimiento de las inversiones que cumplen su vida útil normativa, que para PROGASUR inició en el año 2015, con la presentación de la solicitud ante la CREG; máxime cuando la CREG no establece un plazo sino que se encuentra supeditada la segunda fase o etapa, a la realización de algunos estudios como lo establecen los documentos CREG.		Los tiempos para evaluar las solicitudes de cargos dependen del trámite de CREG, pero también de las pruebas y recursos de reposición de los agentes. Se ajusto la transición de los VUN
	A este respecto consideramos más eficiente y justificado, realizar dichos estudios durante el tiempo destinado en la Resolución a el análisis y aprobación de la información reportada por las empresas, en la primera fase; y no aprobar unas tarifas provisionales que no consideran todos los elementos que establecen las metodologías tarifarias, y que en nuestra opinión difiere inclusive de lo propuesto por la Misión de Transformación Energética, cuando se refiere en el capítulo sobre Metodología y Tarifas de Transporte, a que la CREG debería establecer Cargos por Uso de la Red de Transporte transitorios mientras se adopta la nueva metodología propuesta por ellos. Con ello no aluden		Ver capítulo 6 del presente documento

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 341

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	a una transitoriedad que implique la aprobación parcial y escalonada de los elementos a considerar en cualquier metodología tarifaria.		
Etapa 1	Teniendo en cuenta los lineamientos de la Resolución para establecer la Fase 1 y los argumentos por los cuales se establece dicha fase, Baterías Willard S.A. está de acuerdo con la CREG en establecerla, hasta que surtan las actuaciones administrativas pertinentes con los transportadores.		Comentario a favor de la propuesta regulatoria.
Etapa 1	Teniendo en cuenta los lineamientos de la Resolución para establecer la Fase 1 y los argumentos por los cuales se establece dicha fase, POSTOBON S.A. está de acuerdo con la CREG en establecerla, hasta que surtan las actuaciones administrativas pertinentes con los transportadores.		Comentario a favor de la propuesta regulatoria.
Etapa 1	Teniendo en cuenta los lineamientos de la Resolución para establecer la Fase 1 y los argumentos por los cuales se establece dicha fase, FERRO COLOMBIA S.A.S está de acuerdo con la CREG en establecerla, hasta que surtan las actuaciones administrativas pertinentes con los transportadores.		Comentario a favor de la propuesta regulatoria.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 342



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>sigan expresando en dólares americanos, sólo de esa forma serán respetadas las reglas regulatorias para el transportador, entre ellas, el criterio de suficiencia financiera establecida en la Ley 142/1994: (...)</p>		
	<p>Por otro lado es importante que el regulador tenga en cuenta los costos de la gestión de riesgo que ya habían asumido los transportadores a través de deudas en dólares contraídas de manera previa a esta disposición intempestiva que pretende tomar la Comisión en temas de cambio de moneda. Los transportadores incurrieron en deudas en dicha moneda teniendo en cuenta que su ingreso esta establecido en dólares. La reestructuración de tales deudas para convertirlas a pesos debe ser un aspecto a remunerar por parte del regulador, pues es una cambio abrupto asociado a la nueva metodología.</p>		<p>Ver capítulo 6 del presente documento. En la solicitud de cargos la comisión evaluará este aspecto.</p>
	<p>Un último aspecto a destacar es que caso la metodología definitiva considere como fecha base el mes de diciembre 2019, siendo que estamos a poco más de un mes del nuevo año 2021, el cargo base resultante de aplicar la metodología de la resolución CREG 160/2020 será aproximadamente 16% inferior que si se considerara como fecha base el mes de diciembre 2020, mes que coincidiría con la definición metodológica de la CREG. Si la CREG decide utilizar como fecha base</p>		<p>Se acoge comentario</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 344

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>diciembre de 2019, estaría haciendo asumir al transportador el riesgo cambiario que se presentó durante diciembre del 2019 y el 2020. Lo anterior es un error porque en dicho periodo rigió la Metodología de transporte CREG 126 de 2010 que no obliga al transportador a gestionar ese riesgo y por lo tanto lo que esta haciendo el regulador es retroactiva la nueva metodología. Adicionalmente establecer diciembre 2019 como base carece de sentido teniendo en cuenta que el transportador ya no puede gestionar los cambios en el valor de la moneda que sucedieron en el periodo mencionado.</p>		
<p>En la página 13 del documento CREG No 126/2020 se menciona: "6.3 Título II. Primera etapa de la metodología En el texto propuesto, este título sólo contiene el artículo mediante el cual una vez quede en firme la metodología, las empresas harán la estimación de los cargos con la correspondiente tasa de descuento para el caso de las inversiones que se encuentren ya en tarifa. En esencia el proceso consiste en expresar los valores de inversión y AOM a pesos de diciembre de 2019 y</p>	<p>(...) Por lo anterior, la propuesta de la CREG de actualizar la tasa de descuento en el cálculo de los cargos de la Etapa I, manteniendo las metodologías en las demás componentes hasta que sea establecida la metodología definitiva de determinación de los cargos tarifarios (cuya fecha no está indicada), introduce una gran incertidumbre en la empresa sobre las expectativas de retorno de la misma, así como, sobre su programa de inversión en el corto, mediano y largo plazo. Como se mencionó, es importante que la propuesta metodología sea realizada de forma conjunta y no primero una componente y luego las demás, ya que, todas las componentes están fuertemente vinculadas con una. En el caso presentado en el ítem anterior, la</p>		<p>Ver capítulo 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 345

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>con las demandas aprobadas en los cargos vigentes calcular los cargos tarifarios con la tasa de descuento vigente en ese momento.” Es decir, en la Etapa I, la CREG propone actualizar la tasa de descuento utilizada en el cálculo de los cargos y mantener las metodologías vigentes en el resto de las componentes.</p>	<p>forma de indexación de los cargos está distorsionando la tasa de retorno esperada por la empresa, lo mismo sucede con el plan de inversiones que está sujeto al retorno esperado de las inversiones realizadas, así como, la estimación de la demanda futura.</p>		
	<p>Otro aspecto importante a ser destacado es que en la Etapa I, propuesta por la CREG, la metodología de determinación de los cargos es la misma definida en la resolución CREG 126/2010 y sólo se propone ajustar la tasa de descuento. Una de las componentes relevantes de dicha tasa es el riesgo regulatorio el cual refleja el diferencial de riesgo por el sistema regulatorio en el sector de transporte de gas natural en Colombia y el mismo sector en Estados Unidos (país considerado como referencia para el cálculo del beta). Si la metodología de determinación de los cargos en la Etapa I es la misma que la definida en la resolución CREG 126/2010 y dado que la misma no cambió significativamente en Estados Unidos, debería mantenerse el riesgo regulatorio establecido por la CREG en el 2010, cuando dicho factor se definió en 0,64. De esta forma, si a la</p>		<p>La metodología de remuneración del transporte de gas natural no determina la tasa de descuento. Se debe utilizar la tasa de descuento vigente para transporte de gas cuando se aplique la nueva metodología de transporte de gas natural.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 346



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>metodología propuesta por la CREG en la resolución 155/2020 se le considera la estimación del riesgo cambiario según ejemplo del ítem anterior de 1,17 puntos porcentuales después de impuestos, y el riesgo regulatorio de 0,64, la tasa de costo de capital real después de impuestos sería de 10,63% en lugar de 6,73%.</p>		
	<p>La propuesta también introduce inconsistencias ya que están siendo utilizadas variables que representan las actuales expectativas futuras de la tasa de costo de capital con variables determinadas hace diez años atrás como la demanda. Esas inconsistencias pueden producir alteraciones indeseables en los cargos y en las perspectivas de los consumidores, como una reducción de dicho cargo en la Etapa I y un aumento en la Etapa II, por el sólo hecho de no revisar y definir conjuntamente todas las componentes del Régimen Tarifario, incorporando así las vinculaciones entre todas sus componentes. Todos estos aspectos son muy importantes de tener en cuenta ya que atentan contra la sustentabilidad económico-financiera de la empresa, quien realizó inversiones de largo plazo con una expectativa de retorno que le permitiría cumplir con sus compromisos financieros y obtener un retorno adecuado al nivel de riesgo del servicio que presta. El cambio arbitrario de</p>		<p>Es conocido por todo el mercado y los transportadores en particular que las tasas de descuento tienen vigencias durante los períodos tarifarios. Es decir que pueden cambiar mínimo cada 5 años o antes si hay variación en la tasa de impuestos con el ajuste de los otros parámetros. Desde la resolución en consulta CREG 090 de 2106 ya se mocionaba la reducción apreciable de la tasa de descuento ocasionada por cambio relevante de la situación macroeconómica del país compara con la existente en 2010.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 347

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>ciertas reglas o el traspaso de nuevos riesgos a las empresas prestadores de servicios, sin el respectivo reconocimiento de los costos eficientes que dichas reglas y riesgos traen aparejados atentará contra la calidad y la expansión del servicio.</p>		
	<p>La CREG de acuerdo con el artículo 73.11 de la Ley 142, es competente para establecer fórmulas para la fijación de las tarifas de los servicios públicos, cuando ello corresponda según lo previsto en el artículo 88, función asignada específicamente a la CREG en el artículo 74.1.d) de la Ley 1421. En el presente caso, con la metodología escalonada propuesta, se delega esa competencia en la primera etapa a las empresas de transporte que ostentan la condición de monopolios naturales. Por otra parte, desconoce el principio de periodicidad tarifaria establecido en el artículo 126 de la misma ley y la publicidad y motivación de la metodología propuesta. Precisamente, teniendo en cuenta lo dispuesto en el mencionado artículo 126 la CREG no tiene competencia para establecer la metodología escalonada, que conlleva desconocer las normas que establecen el periodo de vigencia de las nuevas metodologías, pues prevé cambios a la entrada en vigencia de la nueva metodología y a los dos años cuando la Comisión establece los cargos.</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 348

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Asimismo, a propósito de la vigencia de las tarifas de los servicios públicos domiciliarios, en el artículo 88 se advierte que, «al fijar sus tarifas, las empresas de servicios públicos se someterán al régimen de regulación (...)» y, además «las empresas deberán ceñirse a las fórmulas que defina periódicamente la respectiva comisión para fijar sus tarifas (...)»<sup>2</sup>, periodicidad y vigencia que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 126 es para periodos de cinco años. Con la metodología escalonada se desconoce tal normatividad, y, tampoco se ajusta a los presupuestos que en gracia de discusión admiten una excepción. De esta manera, la CREG solo está autorizada para expedir fórmulas tarifarias cada cinco años, y únicamente puede modificarlas en los casos descritos anteriormente.</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 349

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Metodología escalonada	<p>(...) Como puede verse, los procedimientos y la metodología incluidos en la Resolución constan de dos fases; la primera, empezando a regir a partir del mes siguiente a la entrada en vigencia de la Resolución, y la segunda, empezando a regir cuando la CREG así lo determine.</p> <p>Consideramos que esta determinación escalonada podría estar viciada de nulidad según lo ya manifestado y adicionalmente por los siguientes argumentos:</p> <p>En primer lugar, debemos recordar que se podría concluir que un acto administrativo fue expedido infringiendo las normas en que debía fundarse cuando: (i) no se apliquen las normas a la solución del caso, (ii) cuando se use un estándar legal no aplicable al caso, o (iii) por interpretar erróneamente el estándar legal.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.
Metodología escalonada	<p>De conformidad con lo establecido en el literal e) del artículo 5 de la Resolución, las empresas fijarán sus tarifas, de conformidad con las fórmulas allí establecidas y deberán enviar a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios y a la CREG los soportes utilizados. Esta metodología podría generar incertidumbre en la aplicación de las tarifas de la primera etapa pues las autoridades podrían cuestionar la información remitida e iniciar procedimientos administrativos que afecten la determinación de la tarifa en esa primera etapa.</p>		El riesgo señalado existe. Sin embargo, la Comisión considera que la información para la determinación de los cargos es pública y conocida. No debería haber problemas en el cálculo de los cargos. Sobre el trámite de la solicitud de cargos ver respuestas anteriores.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 350

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>De otro lado, considerando la posibilidad de este evento, una vez determinada la tarifa por parte de la empresa, dicha tarifa cambiaría a los cargos fijados por la CREG, sin que exista certeza de cuándo se va a verificar tal modificación, lo cual genera incertidumbre para usuarios y agentes sobre la vigencia del régimen tarifario y sobre las nuevas tarifas aplicables, cambios que ocurrirían nuevamente desconociendo el periodo de 5 años establecido en la Ley 142. Por lo anterior, no se ha propuesto una metodología eficiente.</p>		
<p>Metodología escalonada</p>	<p>Igualmente, consideramos que esta metodología puede contrariar los criterios de simplicidad y transparencia establecidos en el artículo 87 de la Ley 142, debido a que esta metodología no facilita la comprensión de cómo funcionarán al momento de transición entre una y otra. Debido a lo anterior, es de difícil control. No es claro si la Superintendencia de Servicios Públicos va a tener la información suficiente para controlar el actuar de los agentes.</p>		<p>El riesgo señalado existe. Sin embargo, la Comisión considera que la información para la determinación de los cargos es pública y conocida. No debería haber problemas en el cálculo de los cargos.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 351



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Metodología escalonada	<p>Consideramos pertinente recordar que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en el 2014 publicó el “Estudio sobre la Política Regulatoria en Colombia más allá de la Simplificación Administrativa”. El documento CREG-126 no es riguroso en la aplicación de la metodología AIR, en particular, en el capítulo segundo no se tiene en cuenta el impacto regulatorio de aspectos relevantes como trasladar el riesgo cambiario a las empresas prestadoras del servicio y la eventual afectación en la prestación de calidad del servicio. El documento parte de unos supuestos tales como la existencia de sobrecostos, que el riesgo cambiario no debe estar en cabeza del usuario o la existencia de gas atrapado sin dar mayores explicaciones o análisis. No se analiza el impacto que el proyecto de normatividad podría generar en los indicadores financieros de las compañías, su impacto en la prestación eficiente del servicio, la universalidad, la competitividad del sector y los estímulos a la inversión de los particulares en los servicios públicos.</p>		<p>De manera general los cargos de una actividad no pueden estar en función de si las firmas se endeudan en moneda local o internacional. Si ello fuera así, a algunas firmas habría que remunerarlas en pesos a otras en dólares y a otras con una mezcla de dólares y pesos. La única actividad de redes en Colombia (monopolio natural) en gas natural o electricidad que se reconocían los activos en dólares era la de transporte de gas natural. Las otras actividades (transmisión y distribución) que también compran insumos en dólares nunca plantearon los problemas que se esgrimen por los transportadores cuando se hizo el cambio y muchos menos que se haya afectado la prestación del servicio, esto en razón a que no es una causal para ello. Es claro que la restructuración de desudas hoy en dólares requiere una transición y esa se ha considerado.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 353

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Metodología escalonada	<p>Un proyecto de normatividad que contempla cambios abruptos e intempestivos como la asignación del riesgo cambiario, propuesta tarifaria escalonada y, en general, la metodología tarifaria que remunerará el servicio de transporte de gas natural requiere de un AIR riguroso para evaluar ex ante los beneficios de las propuestas regulatorias y valorar si los beneficios estimados de la regulación propuesta exceden los costos estimados. Sobre el particular, es importante resaltar que el Análisis de Impacto Regulatorio AIR-, no solo procede por recomendación de OCDE la cual fue acogida por el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la República de Colombia en el documento Conpes 3816 de 2014 sino por expresa disposición del Decreto 2696 de 2004, compilado en el Decreto Único 1078 de 2015, Artículo 2.2.13.3.4. que contiene las reglas especiales de difusión para la adopción de fórmulas tarifarias con una vigencia de cinco años.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.
Metodología escalonada	<p>Si bien es cierto que, mediante Resolución CREG 047 de 2014, la Comisión dio a conocer las bases sobre las cuales expediría el régimen tarifario siguiente al aplicable bajo la Resolución CREG 126 de 2010, como se encuentra establecido en los considerandos de la Resolución, es importante resaltar que dichas bases se concretaron en la propuesta regulatoria contenida en la Resolución CREG 90 de 2016. Ahora</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 354





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Falta de reconocimiento de las inversiones en dólares	<p>Como mencionamos anteriormente, la metodología tarifaria incluida por la CREG vulnera la eficiencia en la prestación del servicio público de gas natural combustible. En este caso, no solamente transgrede la eficiencia del servicio, sino que con ella además ignora los instrumentos de intervención del Estado en los servicios públicos establecidos en el artículo 3 de la Ley 142.</p> <p>La propuesta regulatoria, obliga a la Compañía a soportar un riesgo de manera totalmente imprevista y abrupta, que podría a su vez impedir la obtención de mayores recursos para la integridad de la infraestructura del servicio público y para las ampliaciones del sistema y tendría el riesgo de desestimular la inversión en este sector.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.
Falta de reconocimiento de las inversiones en dólares	<p>Adicionalmente, la CREG estaría transgrediendo el criterio de suficiencia financiera establecido en el artículo 87.4 de la Ley 142. Como mencionamos anteriormente, la suficiencia financiera establece que las fórmulas que incluya la CREG deberán permitir la remuneración del patrimonio de los accionistas de los agentes del mercado. En tal virtud, las fórmulas tarifarias deben dar la posibilidad a los agentes del mercado para que, dentro de la ejecución de sus actividades, puedan remunerar a sus accionistas. En este sentido, si bien la CREG hace referencia en el Documento 126 a que desea trasladar el riesgo cambiario de los</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 356

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>usuarios a los agentes, estaría transgrediendo este criterio para la adopción de las tarifas. Por otro lado, no solamente estaría transgrediendo el mencionado criterio y los fines constitucionales y legales, sino que también estaría transgrediendo la confianza legítima de los agentes del mercado, en virtud del artículo 83 de la Constitución Política.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 357

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Falta de reconocimiento de las inversiones en dólares</p>	<p>Al analizar el contenido de las Resoluciones CREG 126 de 2010 y 90 de 2016, puede observarse que la CREG no tenía reparo alguno en reconocer las inversiones que los agentes del mercado hayan realizado en dólares. Así, todas las proyecciones de gastos e ingresos que hacen los agentes del mercado tienen en consideración que no existirá limitación por que dichas inversiones sean realizadas en dólares y que han sido reconocidas de tal manera desde hace ya más de 10 años. De esta manera, toda vez que en el antecedente inmediatamente anterior al proyecto de la Resolución, esto es, la Resolución CREG 90 de 2016, se reconocían las inversiones en dólares, la CREG, tal y como lo ha establecido la jurisprudencia de la Corte Constitucional, debe proporcionar un período a los agentes para adaptarse a esta nueva realidad, en caso de que decida finalmente dejar de reconocer las inversiones en dólares. De esta manera, no solo estaría afectando la prestación del servicio a los usuarios en las condiciones requeridas por la Constitución y la Ley 142, sino que afectaría la ecuación financiera de las actividades de los agentes del mercado. Al igual que lo sucedido respecto de la metodología escalonada, la CREG no cumple con el deber de motivar debidamente la Resolución. Al analizar el Documento 126, la CREG menciona que una de las problemáticas con el</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 358

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>régimen tarifario actual es precisamente el reconocimiento de las inversiones en dólares y que esto afecta a los usuarios pues son ellos quienes soportan el cambio de los dólares a pesos. La CREG asevera en el Documento 126 que una de las problemáticas es que “el cargo de transporte está determinado en dólares”.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 359

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Falta de reconocimiento de las inversiones en dólares</p>	<p>Sin embargo, es claro que ni el Documento 126 ni la Resolución otorgan insumos suficientes para determinar la necesidad de dejar de reconocer este tipo de inversiones a los agentes del mercado. No explica el porqué de su conclusión. En esta medida, no es posible observar dentro del Documento 126 ningún aparte en el cual se establezca la necesidad de que todas las inversiones se deban reconocer en pesos y/o el análisis del impacto que esta decisión tendría sobre los agentes, ni menos aún como en esta situación de incertidumbre económica a nivel país, pueden los agentes cubrir ese riesgo.</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento y otras respuestas sobre el tema.</p>
<p>Falta de reconocimiento de las inversiones en dólares</p>	<p>Lo que es más sorprendente es que en las bases para la metodología tarifaria, esto es, la Resolución CREG 047 de 2014, se establece lo siguiente en su numeral 4.6.2:                      “(...) con base en los análisis realizados internamente, y teniendo en cuenta las conclusiones planteadas en el estudio mencionado, se considera adecuado mantener en dólares americanos la remuneración de la inversión en la actividad de transporte de gas natural en el siguiente período tarifario (...) No se observan razones para cambiar la moneda en la que se han expresado los cargos regulados que remuneran la actividad de transporte”                      De acuerdo con lo anterior, las bases</p>		<p>En el comentario se referencia un análisis de la CREG en donde se concluía que la remuneración de las inversiones en dólares era conveniente. Esos análisis no se desconocen y fueron debatidos. Las bases son un punto de partida para iniciar los análisis de la nueva metodología.</p> <p>Nótese que de fondo este comentario no puede aceptarse como un argumento válido porque de serlo el regulador nunca podría cambiar una metodología.</p> <p>Las razones que justifican el cambio de dólares a pesos son las que se han expuesto en este documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 360

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>que se publicaron con anterioridad a la adopción de la nueva metodología consideraban mantener el reconocimiento de las inversiones en dólares, pero ello cambió sin una debida motivación por parte de la CREG o sin haberse expedido unas nuevas bases que fueran compatibles, de conformidad con lo establecido en el artículo 127 de la Ley 142.</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 361

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>El propósito de este documento es describir las distintas metodologías de incorporación de inversiones en la base tarifaria, establecer sus características principales y determinar sus ventajas y desventajas para el transporte de gas en Colombia. Es necesario aclarar que cada metodología tiene sus propios atributos y las ventajas y desventajas, así como el ajuste en relación con su aplicación, dependen de las circunstancias de cada mercado y de cada prestador. Se emite un concepto corto que luego puede ser ampliado de acuerdo con las inquietudes que presente PROMIGAS. (...)</p> <p>La metodología que se adopte en Colombia debe considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las necesidades de confiabilidad</li> <li>- Las necesidades de ampliación de capacidad</li> <li>- El comportamiento de las fuentes de producción</li> <li>- El comportamiento de la demanda</li> </ul> <p>Una metodología de corte transversal no permite incorporar inversiones y, en consecuencia, sería de bajo ajuste si se requieren inversiones adicionales a las realizadas en el último período tarifario. No obstante, el problema principal asociado con un esquema de corte transversal se basa en supuestos implícitos de estabilidad de la demanda que no son acordes con las condiciones del mercado de gas en Colombia. Al asumir que el comportamiento de la</p>		<p>Los estudios que adelanta la Comisión para determinar la metodología más adecuada a las características de Colombia darán respuesta a comentarios como el presentado y donde además habrá participación del mercado en su discusión.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 362



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>demanda histórica será similar al de la demanda esperada en el siguiente período desconoce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La incertidumbre del mercado de suministro y la declinación de los campos de producción.</li> <li>- Los riesgos asociados a la demanda termoeléctrica y su estacionalidad</li> <li>- Los riesgos de contracción de demanda por presiones de alza de precios y la elasticidad de la demanda particularmente en el sector industrial</li> </ul> <p>Por lo tanto, se requiere una metodología que permita incorporar el comportamiento esperado de la demanda en la base tarifaria. El esquema que mejor se ajusta a este requerimiento es la metodología de costo medio de mediano plazo incluso si se adoptan cargos 100% fijos para remunerar la inversión. Solo esta metodología permitiría incorporar los comportamientos esperados de renovación de compromisos</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 363



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>se ha realizado en dólares y no es recomendable la pesificación sin la inclusión de un mecanismo de compensación, ya sea por una prima de riesgo o una cobertura de tipo de cambio en los AOM. (Ver documento 20210604_Arthur D Little_Naturgas_RemuneracionCREG_AOM_v7.4)</p>		
<p>Impacto de la pesificación</p>	<p>En relación a la pesificación, este ha sido un cambio de reglas realizado por la CREG, posterior a una inversión que se había realizado considerando dólares estadounidenses, no Pesos Colombianos. Aunque las tasas de interés en COP y en USD en términos reales puedan haber sido equivalentes según valores de mercado por algún periodo de tiempo histórico, la inversión se ha realizado en dólares y no es recomendable la pesificación sin la inclusión de un mecanismo de compensación, ya sea por una prima de riesgo o una cobertura de tipo de cambio en los AOM. Cabe aclarar que aun ajustando el costo de capital reconocido por la pesificación, puede existir un desincentivo a la inversión por el mayor riesgo percibido por los agentes, resultando los consumidores de gas natural perjudicados en el largo plazo en el nivel de inversión y en la eficiencia del servicio.</p>		<p>Es entendible que si una actividad se remunera el dólares las empresas busquen una cobertura natural tomando deuda en dólares. Si la actividad se remunera en pesos la empresa debería tener una cobertura natural, es decir, financiarse en pesos. Si la regulación cambia y los ingresos son en pesos las empresas pueden en un periodo de transición migrar la deuda existente a pesos. Este periodo de transición se considera al cual además se deben sumar 12 meses desde que salió la señal regulatoria.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 365

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En primer lugar, solicitamos considerar la naturaleza de TGI, y por ende las implicaciones de ser una empresa de naturaleza pública. En este sentido, con relación al cambio de dólares a pesos de los cargos de inversión, aproximadamente el 70% - 80% de las inversiones se han realizado en dólares y son financiadas con deuda en esta moneda, por lo que para TGI la moneda funcional es el dólar. El eventual cambio de moneda funcional de la compañía implica realizar cambios operativos, contables y tecnológicos que requieren una inversión inicialmente estimada en USD 3MM y un periodo entre 8 y 12 meses para su implementación. Por lo tanto, propondríamos mantener una única etapa de definición de cargos y en caso que se decida mantener el cambio de moneda en las inversiones, recomendamos tener en cuenta el periodo de implementación mencionado anteriormente. Para la adquisición de las coberturas de cambio que se requerirían, TGI está sujeto a las normas de crédito público, en particular a lo dispuesto en el Decreto 1068-2015, el cual obliga a que cualquier operación, como adquirir instrumentos de cobertura o de reestructuración de deuda, sea</p>		<p>Es importante mencionar que la regulación a cargo de la CREG debe ser independiente de la naturaleza de las empresas (i.e. pública, privada o mixta). Desde el punto de vista regulatorio las consideraciones para cambiar la moneda de remuneración son las que se han mencionado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 366

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	previamente autorizada por el MHCP, proceso que toma alrededor de 6 meses.		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 367

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Para la determinación de la inversión existente se utilizará la siguiente ecuación:</p> $\frac{[IE]_f}{[IPP]_a} = \frac{[IE]_f}{[IPP]_a} \times [IE]_v$ $\frac{[IE]_v}{[IPP]_a} = \frac{[IE]_v}{[IPP]_a} \times [IE]_f$	<p>El riesgo entre lo que se compró en dólares y la remuneración en pesos, debe ser reconocido y remunerado. No se soluciona con tener un WACC en pesos.</p>	<p>El AOM eficiente debe ajustarse para que contega las coberturas que realizarán los transportadores para cubrir este riesgo.</p>	<p>La forma como financian las firmas sus inversiones (i.e. capital propio o deuda, mercado nacional o internacional) es una decisión, que se entiende, la toman las empresas libremente. Si tienen coberturas naturales no tienen que asumir costos de coberturas. Si tienen deuda en dólares y deciden pasarla a pesos tendrán unos costos de restructuración.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 368

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>[(IE)] <math>f^p</math>: Valor de la componente fija de la inversión existente para el período tarifario <math>t</math>, expresado en pesos colombianos de la fecha base.</p> <p>[(IE)] <math>f^s</math>: Valor de la componente fija de las inversiones existentes en pesos colombianos, ajustados a la fecha base con IPP.</p> <p>[(IE)] <math>v^p</math>: Valor de la componente variable de la inversión existente para el período tarifario <math>t</math>, expresado en pesos colombianos de la fecha base.</p> <p>[(IE)] <math>v^s</math>: Valores de las inversiones para la componente variable existentes en pesos colombianos, ajustados a la fecha base con IPP.</p>	<p>Se debe aclarar a qué se refieren los conceptos de valor de la componente fija de la inversión existente y la componente variable de la inversión existente. Sobretudo teniendo en cuenta que más adelante, en el cálculo de los cargos se aplica el factor <math>\lambda</math>.</p>		<p>Las inversiones se remunerar con una componente fija y otra variable. Los remitentes se acogen a alguna de las parejas que remuneran esas componentes. En un contrato de capacidad de transporte la parte fija siempre se paga. La parte variable sólo se paga en la medida en que se nomine capacidad de transporte. El factor <math>\lambda</math> y <math>1-\lambda</math> es el que determina la asignación de la inversión para cada cargo fijo y variable.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 369

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>a) Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de diez años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario t-1; y, (iv) valores que estén cubiertos con pólizas de seguros.</p>	<p>De acuerdo al Numeral 2.2 Clasificación de Amenazas a la Integridad, del Código ASME B 31.8S-2018, la gestión de integridad, en el componente geotécnico, es independiente del tiempo ya que la acción del clima y fuerzas externas, es una variable que no se puede controlar y por ende no se puede restringir la ejecución de las obras a proyectos con más de 10 años de construcción ya que siempre se requerirá la construcción de obras nuevas que garanticen el servicio.</p> <p>De otra parte las pólizas de seguro y los 10 años no son cubiertos por pólizas de seguro tal y como se puede identificar en lo siguiente:</p> <p>1. Para el caso de las pólizas de estabilidad de las obras a cargo del Contratista, esta póliza podría tener vigencia de entre 3 a 5 años máximo. Lo más usual es que este tipo de pólizas se expida a 3 años, sin embargo dependiendo del proyecto se ha visto que se ha exigido hasta 5 años. Lo importante es tener claro que al momento de suscribir el contrato con el Contratista se la haya exigido dicha póliza dentro del Contrato firmado. La póliza no cubre riesgos asociados a eventos de la naturaleza sino los asociados a fallas que sean atribuibles al contratista.</p> <p>2. Pólizas de las pólizas de operación TRDM (Todo Riesgo Daño Material – Lucro Cesante – Sabotaje &amp;</p>	<p>a) Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; (ii) no se incluirán valores de obras de geotecnia que cumplieron VUN en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario t-1 .</p>	<p>No se acoge la propuesta. Los 4 criterios que contiene la propuesta buscan que el reconocimiento en los cargos de las obras de geotecnia sea eficiente. Ahora bien, en el texto de la resolución se hace ajuste para que estos conceptos se acepten, con la debida justificación, después de cinco años de entrar en operación el activo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 370





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>pólizas de seguro no cubren infraestructura que no se haya realizado o que se realizó por la ocurrencia de un evento. Las obras de Geotecnia salen de unas labores de Mantenimeinto que se realizan con la debida regurosidad de la actividad operativa.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 372

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Para la determinación de la inversión <math>[(IFPNI)]_t</math> e <math>[(INO)]_t</math> se utilizará la siguiente ecuación:</p>	<p>Es necesario aclarar qué quiere decir la inversión en la parte fija y variable. Sobre todo teniendo en cuenta que más adelante, en el cálculo de los cargos se aplica el factor <math>\lambda</math>.</p>		<p>Las inversiones se remunerarán con una componente fija y otra variable. Los remitentes se acogen a alguna de las parejas que remuneran esas componentes. En un contrato de capacidad de transporte la parte fija siempre se paga. La parte variable sólo se paga en la medida en que se nomine capacidad de transporte. El factor <math>\lambda</math> y <math>1-\lambda</math> es el que determina la asignación de la inversión para cada cargo fijo y variable.</p>
<p>ii. Para el caso de gasoductos y estaciones de compresión, la Comisión determinará el valor eficiente de estas inversiones a partir del mecanismo de valoración establecido en el Anexo 1 de la presente resolución. Para determinar el valor eficiente el transportador deberá declarar la información de que trata el Anexo 2 de la presente resolución. Este valor estará expresado en pesos colombianos de la fecha base.</p>	<p>Teniendo en cuenta la propuesta, sugerimos incluir la prueba pericial que se establece en el artículo 108 de la Ley 142 de 1994.</p>	<p>ii. Para el caso de gasoductos y estaciones de compresión, la Comisión determinará el valor eficiente de estas inversiones a partir del mecanismo de valoración establecido en el Anexo 1 de la presente resolución o mediante la prueba pericial que se establece en el artículo 108 de la Ley 142 de 1994. Para determinar el valor eficiente el transportador deberá declarar la información de que trata el Anexo 2 de la presente resolución. Este valor estará expresado en pesos colombianos de la fecha base.</p>	<p>De acuerdo con el marco jurídico dentro del cual se desarrollan las metodologías tarifarias los peritajes son siempre posibles. No hay necesidad de dejar explícito ese proceso porque se vuelve parte del proceder. La Comisión considera que ese derecho, el de los peritos, si alguna de las partes lo solicita en el proceso de aprobación de cargos, será siempre factible.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 373

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Programa de nuevas inversiones, PNI:</p>	<p>Con el fin de garantizar la confiabilidad en los gasoductos de TGI, se requieren obras que son diferentes a las variantes.</p> <p>En los expedientes anteriores estas obras están asociadas a: i) Geotecnia, ii) Modernización de centros operativos, ii) Adecuaciones de los tipo de medida, iii) actualización de los tipos de medida, iv) ampliaciones de capacidad de las estaciones, v) entre otras.</p> <p>Estas y otras inversiones como las que se realizan para adecuar infraestructura a la normatividad en diferentes aspectos como lo son i) modificaciones en trampas, ii) adecuación en puente gruas, iii) inversiones que se hagan en la infraestructura por cambio total o adecuaciones requeridas para dar cumplimiento normativo en temas Salud y Seguridad en el Trabajo. Ejemplo de lo anterior, la mitigación de riesgos de espacios confinados alineado con los nuevos requerimientos de la Resolución 0491 del 2020, entre otros.</p> <p>Es bastante riesgoso incluir esto en los gastos de AOM ya que son inversiones importantes que dan seguridad y confiabilidad al sistema, que en caso de no tener la señal adecuada y debido a que son necesarias para la prestación del servicio, las mismas tengan que realizarse a pesar de la falta de remuneración o subremuneración, lo que puede hacer que el transportador se</p>	<p>Agregar párrafo indicando que:</p> <p>El PNI considerará inversiones asociadas a planes de geotecnia, proyectos de ampliación, automatización o actualización en conexiones, puntos de entrada, puntos de salida, estaciones de entrada, estaciones de salida y estaciones de transferencia de custodia, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución se encuentran incluidas en los cargos de transporte, entre otros debidamente soportados por el transportador.</p> <p>La CREG valorará estas inversiones utilizando la mejor información disponible.</p>	<p>En primer término, en cualquier metodología tarifaria debe ser claro tanto para la empresa como para el usuario y otras partes interesadas cómo la firma recupera el valor de la inversión.</p> <p>En el caso de transporte en la metodología una vez se reconoce el valor eficiente de la inversión este permanece constante en los cargos por un periodo de 20 años. En ese periodo, si la demanda proyectada en los cargos efectivamente ocurre la empresa debe recuperar el valor de la inversión.</p> <p>Debe señalarse que si la metodología fuera de depreciación, cuando la empresa hiciera las inversiones para mantener en buen estado el activo, el regulador debería reconocerle esos valores de inversión adicionales. Nótese que si el valor de la inversión permanece constante por 20 años (i.e. no hay depreciación), la empresa ya está recibiendo los valores que necesita para mantener en ese periodo el activo. Matemáticamente una metodología por depreciación y una en donde se mantiene todo el tiempo el valor del activo son equivalentes. Es decir, al final de los 20 años, <i>ceteris paribus</i> en ambas metodologías siempre se recupera el valor de la inversión con la tasa de descuento que se haya definido.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 374

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>vea incurso en detrimento de patrimonio y/o a sanciones por parte de otras entidades gubernamentales. Lo anterior, dado que la propuesta del regulador para la remuneración de los gastos de AOM no estaría reconociendo estos nuevos valores dentro del cálculo del AOM eficiente, al estar migrando estos conceptos del rubro de inversión al de gastos de AOM.</p>		
<p>Programa de nuevas inversiones, PNI;</p>	<p>De acuerdo con el artículo 15, del Título II de la resolución CREG 160 de 2020, se podrán mantener en la base de activos a reconocer las ampliaciones o actualizaciones correspondientes a conexiones, puntos de entrada, puntos de salida, estaciones de entrada, estaciones de salida y estaciones para transferencia de custodia, que a la fecha de entrada en vigencia de la resolución se encuentran incluidas en los cargos de transporte; no obstante, en la definición de “Programa de nuevas inversiones, PNI” este tipo de actividades no son incluidas.</p> <p>Con la finalidad de mantener la continuidad en la prestación del servicio de transporte, para las estaciones de transferencia de custodia se requiere tanto la compra de equipos nuevos como la actualización tecnológica de los existentes, lo anterior con la finalidad de garantizar los márgenes de error en la medición establecidos en la regulación (numeral 5.5.1 del RUT), así como los errores máximos permisibles definidos</p>	<p>Incluida en el ítem anterior.</p>	<p>En primer término, en cualquier metodología tarifaria debe ser claro tanto para la empresa como para el usuario y otras partes interesadas cómo la firma recupera el valor de la inversión.</p> <p>En el caso de transporte en la metodología una vez se reconoce el valor eficiente de la inversión este permanece constante en los cargos por un periodo de 20 años. En ese periodo, si la demanda proyectada en los cargos efectivamente ocurre la empresa debe recuperar el valor de la inversión.</p> <p>Debe señalarse que si la metodología fuera de depreciación, cuando la empresa hiciera las inversiones para mantener en buen estado el activo, el regulador debería reconocerle esos valores de inversión adicionales. Nótese que si el valor de la inversión permanece constante por 20 años (i.e. no hay depreciación), la empresa ya está recibiendo los valores que necesita para mantener en ese periodo el activo. Matemáticamente una metodología por depreciación y una en donde se mantiene todo el tiempo el valor del activo son</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 375

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>para cada elemento en la NTC 6167 “Medición de transferencia de custodia de gas natural en gasoductos”. Se debe tener en cuenta que en los equipos de medición se presenta una variación continua o incremental de una indicación a lo largo del tiempo, debida a variaciones de las características metrológicas de los instrumentos de medida, razón por la que no es posible mantener indefinidamente el desempeño de los sistemas y se requiere el desarrollo de inversiones en ampliación o actualización.</p>		<p>equivalentes. Es decir, al final de los 20 años, ceteris paribus en ambas metodologías siempre se recupera el valor de la inversión con la tasa de descuento que se haya definido.</p>
<p>Las inversiones de PNI, no podrán corresponder a gasoductos que busquen reemplazar infraestructura existente antes de terminar su vida útil normativa, o a gasoductos que cumplirán su vida útil normativa en el período tarifario t.</p>	<p>Es necesario que esta contradicción sea eliminada, ya que una variante además de reemplazar una porción de tramo busca dar confiabilidad y asegurar la integridad del gasoducto. Estos activos son importantes independientemente de la vida útil normativa del gasoducto.</p> <p>Adicionalmente, si la CREG adopta el procedimiento de vida útil normativa propuesto en la resolución, estos activos se podrían seguir reconociendo en la base del transportador.</p>	<p>Las inversiones de PNI, podrán corresponder a gasoductos que busquen reemplazar infraestructura existente por motivos asociados a la confiabilidad e integridad del sistema. En caso que el activo esté cercano al cumplimiento de su vida útil normativa, será valorado mediante el procedimiento determinado por la CREG y podrá seguir siendo remunerado en el caso que el transportador decida continuar operando el activo y no tendrá la obligación de reponer dicho PNI, si decide reponer el activo a nuevo.</p>	<p>De manera general se aclara que en la metodología el valor que se reconoce de inversión y permanece constante por todo el periodo de los 20 años contiene la señal para que en ese periodo las empresas realicen las inversiones que requieren para mantener el activo en buen estado. Toda conducta que tenga por objeto o efecto contrariar ese principio viola los fundamentos de la metodología. En otras palabras, el reconocer valores adicionales de inversión a un activo cuando este no se deprecia constituye una distorsión al valor de la inversión que reconoció.</p> <p>Ahora bien, no obstante lo anterior, en el pasado la CREG accedió al reconocimiento de valores de inversión adicionales a los originalmente reconocidos, dentro del concepto de PNI. Al respecto, esta Comisión señala, que una vez termine el periodo de VUN para el activo principal se entiende remuneradas esas inversiones,</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 376

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Cuando un gasoducto incluido en el programa de nuevas inversiones, PNI<sub>i</sub>, entre en operación, el transportador deberá declarar a la Comisión el costo real del respectivo activo. Estos valores se deberán declarar en los formatos del Anexo 3 de la presente resolución, y deberán estar expresados en pesos colombianos de la fecha base.</p>	<p>Entendemos que esta información no debe entregarse para variantes con longitud inferior a 1 kilómetro y diámetros nominales menores a 2 pulgadas. Solicitamos sea expreso, ya que el <i>cost sharing</i> no aplica para activos de estas características.</p>	<p>Cuando un gasoducto incluido en el programa de nuevas inversiones, PNI<sub>i</sub>, entre en operación, el transportador deberá declarar a la Comisión el costo real del respectivo activo, <u>con excepción de los activos que no cumplan con las condiciones del parágrafo 6.</u> Estos valores se deberán declarar en los formatos del Anexo 3 de la presente resolución, y deberán estar expresados en pesos colombianos de la fecha base.</p>	<p>bajo el principio de que lo accesorio corre la suerte del principal.  Dentro del proceso regulatorio de construir información y entender los costos reales en los que incurren las empresas, la Comisión considera que sí debe reportarse esa información.</p>
<p>(... )La Comisión determinará un valor ajustado [(PNI)]_(v,t)^a o [(PNI)]_(ll,t)^a, así:</p>	<p>El valor ajustado debe ser:</p>		<p>No hay contenido completo en el comentario</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 377

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Parágrafo 5. Los productores – comercializadores podrán pactar ampliaciones en la infraestructura del Sistema Nacional de Transporte, y el acceso a esas ampliaciones será de uso exclusivo del productor – comercializador para poner a disposición del mercado nuevas fuentes de gas. Para estos efectos, tanto el productor – comercializador como el transportador, declararán la información relevante de la ampliación a la CREG, y mientras permanezca el contrato de la ampliación, la CREG no dará cargos regulados a esa infraestructura. No obstante, si técnicamente resulta posible que un tercero tenga acceso a esa infraestructura podrá hacerlo, en cuyo caso sólo pagará el cargo regulado del tramo en donde se ubique esa ampliación.</p>	<p>Es necesario adicionar la posibilidad de que esto se haga con la demanda. En las ampliaciones realizadas por TGI asociadas a incrementos en la oferta se han negociado directamente con la demanda y no con el productor. Proponemos que se habilite esta condición para remitentes y la opción de VUN de 10 años, debido a que las reservas delaradas por lo productores en los últimos años tienen una duración promedio entre 5 y 7 años.</p>	<p>Parágrafo 5. Los productores – comercializadores y <u>remitentes</u> podrán pactar ampliaciones en la infraestructura del Sistema Nacional de Transporte <u>con el _____ transportador incumbente</u>, y el acceso a esas ampliaciones será de uso exclusivo del agente con el cual el transportador haya pactado la ampliación para poner a disposición del mercado nuevas fuentes de gas___o <u>incrementos de producción de las existentes</u>. Para estos efectos, <u>el agente</u> y el transportador, declararán la información relevante de la ampliación a la CREG, y mientras permanezca el contrato de la ampliación, la CREG no dará cargos regulados a esa infraestructura. No obstante, si técnicamente resulta posible que un tercero tenga acceso a esa infraestructura podrá hacerlo, en cuyo caso sólo pagará el cargo regulado del tramo en donde se ubique esa ampliación.</p> <p>Adicionar parágrafo que</p>	<p>No se acepta el comentario. La excepción va asociada a nuevas fuentes de gas, información que conoce el productor, y ampliaciones de la red existente...</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 378



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>indique:</p> <p>Dentro de su solicitud de cargos, los transportadores podrán solicitar a la CREG inversiones en aumento de capacidad que proyectan realizar durante el período tarifario t, expresadas en dólares de la fecha base, para que sean remuneradas en un período de 10 años contados a partir de la entrada en operación del activo. En este caso, el horizonte de proyección utilizado para simular el comportamiento de las variables de demanda para calcular los cargos fijos y variables que remuneran inversión será el de los 10 primeros años y se utilizarán las tasas de descuento Tk<sub>c</sub> y Tk<sub>v</sub>.</p>	
<p><b>Inversiones no previstas en el PNI y en las IAC.</b> En el evento en que un transportador ejecute una inversión no incluida en el [PNI] _t, o en las [IAC] _t, el valor eficiente de esta inversión será incluido en la inversión existente para el período tarifario</p>	<p>Con la finalidad de determinar los análisis pertinentes y estructurar los procesos pedimos que la Comisión aclare qué significa que estén justificadas y cuál sería el contenido mínimo de dicha justificación.</p>		<p>Como se trata de inversiones que no han sido aprobadas, cuando el transportador las solicite, la empresa deberá demostrar que (i) fueron inversiones necesarias para la prestación del servicio público domiciliario, y (ii) las inversiones que solicita no desvirtúan el concepto de que en los cargos ya se está remunerando un valor de inversión por un periodo de vida útil normativo y se entiende que la empresa durante el periodo de VUN tiene los</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 379

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>que sigue al resultante de aplicar la metodología prevista en la presente resolución, siempre y cuando estén justificadas, y en criterio de la Comisión se consideren necesarias en el SNT para la atención del servicio público domiciliario de gas natural.</p>			<p>incentivos para mantener en buen estado su activo.</p>
<p>Entretanto, para la remuneración de estas inversiones, el transportador aplicará, para remitentes con demanda regulada y no regulada, los cargos regulados vigentes para el tramo o grupo de gasoductos del cual se derive la nueva inversión.</p>	<p>La demanda no regulada tiene derecho a negociar tarifas, si ya ejerció este derecho no vemos necesaria que se le aplique una tarifa regulada.</p>	<p>Entretanto, para la remuneración de estas inversiones, el transportador aplicará, para remitentes con demanda regulada, los cargos regulados vigentes para el tramo o grupo de gasoductos del cual se derive la nueva inversión. Para demanda no regulada el transportador aplicará lo establecido en los respectivos contratos de transporte.</p>	<p>En el proceso de consulta, por el comentario de varios usuarios no regulados, se evidenció, por parte del transportador, el cobro de primas adicionales a los cargos regulados. Esto con el objeto de desarrollar infraestructura adicional.</p> <p>En consideración a que la actividad de transporte tiene características de monopolio natural la Comisión consideró prudente no permitir el cobro de esas primas.</p> <p>Por otra parte, producto de los análisis, se hizo un ajuste para que cada dos años siempre sea posible incorporar en los cargos las nuevas inversiones que se realicen, siempre y cuando tengan la debida justificación. Con este ajuste, se brinda una señal tanto para el transportador como para el remitente para que se realicen las inversiones que aparecen dentro del periodo tarifario.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 380

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Parágrafo 2. Los gasoductos de la red tipo I serán parte del programa de nuevas inversiones, PNI. El cálculo de cargos para este tipo de inversiones se hará según lo previsto en el literal g) del Artículo 42 y en el Artículo 18, siguiendo los procedimientos establecidos para [ CFI_PNI_II ]_(t,λ_f) y [ CVI_PNI_II ]_(t,λ_v).</p>	<p>Queremos confirmar si los gasoductos tipo I hacen parte del PNI al igual que los tipo II.</p>		<p>La categoría en los cargos en los cuales se desarrollan los gasoductos tipo I y II está efectivamente en el concepto de PNI. La Comisión no considera la necesidad de ajustar el texto consultado.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 381

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Red tipo II de transporte.</b> La red tipo II de transporte corresponderá a aquellos gasoductos del SNT que no estén incluidos en el Anexo 7 de la presente resolución, y a aquellos que la Comisión no incorpore a la red tipo I de transporte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 40 de la presente resolución, así como tampoco a (i) los gasoductos de conexión que se ejecuten mediante los procedimientos que se establecen en la Resolución CREG 033 de 2018, o aquellas que la modifiquen o sustituyan; (ii) los gasoductos que se ejecuten mediante el mecanismo de Open Season adoptado en la Resolución CREG 155 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan; y (iii) los gasoductos dedicados. (...)</p>	<p>Solicitamos agregar un párrafo en el cual se deje abierta la posibilidad de la Resolución CREG 126 de 2010.</p>	<p>Parágrafo 2. Los transportadores y los distribuidores de gas natural podrán ejecutar extensiones de la red tipo II de transporte sin seguir los procedimientos establecidos en el presente artículo, si aplican, durante el Periodo Tarifario y los siguientes durante la Vida Útil Normativa, los cargos regulados vigentes para el tramo o grupo de gasoductos de red tipo I o tipo II de transporte del cual se derive la nueva inversión.</p>	<p>En primer término, los transportadores son los únicos que pueden ejecutar inversiones en gasoductos Tipo II.</p> <p>Por otra parte, teniendo cuenta lo dispuesto en el artículo 13, es claro que en el periodo tarifario el transportador podría ejecutar una inversión en un gasoducto tipo II, caso en el cual a los remitentes en ese tubo sólo les podría cobrar el mismo valor del troncal, o en el caso de TGI y Promigas, el valor del cargo estampillado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 382

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Red tipo II de transporte.</b> La red tipo II de transporte corresponderá a aquellos gasoductos del SNT que no estén incluidos en el Anexo 7 de la presente resolución, y a aquellos que la Comisión no incorpore a la red tipo I de transporte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 40 de la presente resolución, así como tampoco a (i) los gasoductos de conexión que se ejecuten mediante los procedimientos que se establecen en la Resolución CREG 033 de 2018, o aquellas que la modifiquen o sustituyan; (ii) los gasoductos que se ejecuten mediante el mecanismo de Open Season adoptado en la Resolución CREG 155 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan; y (iii) los gasoductos dedicados. (...)</p>	<p>Con la finalidad de tener todo lo relacionado con la metodología de remuneración de transporte, consideremos necesario incluir las disposiciones de la Resolución Creg 141 de 2011, de tal manera que se asegure la actualización de dichas medidas teniendo en cuenta lo antigua de dicha resolución, el nuevo marco expedido por la Creg y en razón a que dicha norma hace referencia a resoluciones que quedarían derogadas y obsoletas</p>	<p>Con la finalidad de tener todo lo relacionado con la metodología de remuneración de transporte, consideremos necesario incluir las disposiciones de la Resolución Creg 141 de 2011, de tal manera que se asegure la actualización de dichas medidas teniendo en cuenta lo antigua de dicha resolución, el nuevo marco expedido por la Creg y en razón a que dicha norma hace referencia a resoluciones que quedarían derogadas y obsoletas</p>	<p>La Resolución CREG 141 de 2011 está vigente. En caso de requerir un ajuste a las disposiciones contenidas en esa resolución, es conveniente poderlo hacer por fuera de la metodología.</p>
<p><b>Ejecución de extensiones de la red tipo I de transporte.</b> Con el objeto de realizar cualquier extensión de</p>	<p>Consideramos importante que los procedimientos de redes de tipo I y tipo II aplique a gasoductos que no tengan como destino atender demanda que ya está siendo atendida por un</p>	<p>Consideramos importante que los procedimientos de redes de tipo I y tipo II aplique a gasoductos que no tengan como destino</p>	<p>Los gasoductos tipo I y II son extensiones y, en este sentido, deben llegar a demandas nuevas en donde infraestructura física a través de tubos no hay. En estos términos, entendemos el comentario sobre la</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 383

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>los gasoductos de la red tipo I de transporte de gas natural a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, distintos a (i) gasoductos de proyectos del PAG, (ii) los gasoductos de conexión que se ejecuten mediante los procedimientos establecidos en la Resolución CREG 033 de 2018 o aquellas que la modifiquen o sustituyan; (iii) los gasoductos que se ejecuten mediante el mecanismo de Open Season adoptado en la Resolución CREG 155 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan; y (iv) los gasoductos dedicados, se aplicará el siguiente procedimiento con el fin de obtener información sobre los interesados en el proyecto de red Tipo I, para garantizar que el mismo se realice de manera eficiente y al mínimo costo, y aprobar los respectivos cargos por uso: (...)</p>	<p>transportador incumbente o puede ser atendida por una IAC.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que se puede llegar a causar una subutilización del gasoducto que hoy esta siendo castigada por el regulador (FU) y además causando un incremento en la tarifa de los usuarios que aún estarian conectados al gasoducto inicial, lo cual teniendo el monto de las inversiones es algo completamente ineficiente</p>	<p>atender demanda que ya está siendo atendida por un transportador incumbente o puede ser atendida por una IAC.</p>	<p>necesidad de evitar el fenómeno del 'bypass'. Sin embargo, esta Comisión no ve las razones técnicas que deriven en ese fenómeno.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 384

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Observamos que la ejecución de este tipo de gasoductos en la propuesta de resolución quedaría en cabeza únicamente de los agentes transportadores de gas natural. Sin embargo, no encontramos una razón económica justificable para que los agentes distribuidores no puedan realizar este tipo de inversiones a futuro, las cuales hoy están permitidas para el distribuidor en el Artículo 25 de la Resolución CREG 126 de 2010. Para justificar su propuesta la CREG ha considerado que durante la vigencia de la Resolución CREG 126 de 2010 no se ha construido ningún gasoducto tipo II en el país. Si bien eso es cierto, también lo es que este hecho se dio por varias razones: Primero, los tiempos y logística que se debían cumplir para atender este tipo de proyectos, según lo dispuesto en el Artículo 24 de la Resolución CREG 126 de 2010, no respondieron a las necesidades reales de tiempo y oportunidad que tenían los agentes distribuidores para lograr la ampliación de cobertura y expansión del servicio de gas en sus mercados relevantes de distribución; segundo, dada esta situación fue más económico y oportuno para los agentes distribuidores construir Gasoductos de Conexión desde el Sistema Nacional de Transporte, SNT para atender sus mercados y, tercero, cuando los agentes transportadores solicitaron aprobación de cargos para gasoductos tipo II por parte de la CREG,</p>	<p>Por lo anterior, sugerimos mantener la competencia entre transportadores y distribuidores en la construcción de este tipo de infraestructura.</p>	<p>En primer término, es cierto que en la Resolución CREG 126 de 2010 se flexibilizó la restricción de integración vertical entre el transportador y el distribuidor. Sin embargo, como Ud. lo señala en su escrito, esa disposición no fue eficaz.</p> <p>La bondad de dejar en cabeza del transportador el desarrollo de las extensiones de transporte es que se mantiene la separación vertical de esas dos actividades y se evitan los posibles conflictos de interés en esos dos eslabones de la cadena de prestación del servicio.</p> <p>Normalmente las extensiones en la categoría Tipo II son infraestructuras que desarrolla el transportador incumbente. En la consulta se propuso que esas necesidades las plantee el transportador en su solicitud tarifaria. Esto garantizará una mayor velocidad en la ejecución de esas necesidades.</p> <p>Un transportador cuando desarrolla este tipo de infraestructura tiene visión de las necesidades regionales mientras el distribuidor podría tener una visión muy local. En este último caso podrían desarrollarse varios gasoductos de menor diámetro comparado con los que podría adelantar un transportador. En este caso se pueden obtener economías de escala y menos impacto y trámite ambiental.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 385

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>estos fueron excesivamente altos para atender la demanda esperada y por ende no eran competitivos frente a otras opciones constructivas posibles para de atender dicha demanda. (Ver resoluciones CREG 143, 144, 145 y 146 de 2012 y 036 de 2013, por ejemplo). Consideramos que los problemas descritos en el párrafo anterior son realmente los que no han permitido el desarrollo de estos proyectos en el país y que ellos no se resuelven quitándole la facultad al agente distribuidor para que ejecute este tipo de proyectos. Lo que se requiere es flexibilidad en las reglas y tiempos establecidos en el Artículo 24 de la Resolución CREG 126 de 2010 y que se profundice aún más la participación de los agentes distribuidores en la ejecución de los gasoductos tipo II, procurando la eficiencia y oportunidad en la ampliación de cobertura y expansión del servicio de distribución de gas natural.</p>		
N/A	<p>La propuesta únicamente contempla dentro del Programa de Nuevas Inversiones (PNI) (i) Inversiones en gasoductos de la red tipo II de transporte, y (ii) Inversiones en variantes. Por lo tanto, es necesario considerar que existen otras clases de inversiones, tales como: obras de geotecnia, modernización de centros operativos, reubicaciones, profundizaciones, adecuaciones requeridas por actualizaciones en las normas técnicas, adecuaciones de los</p>		<p>En la metodología, cuando el regulador aprueba un valor, este se mantiene constante por un periodo de 20 años (i.e. el valor histórico reconocido). Nótese que la vida real del gasoducto es superior. <i>Ceteris Paribus</i>, en 20 años el transportador debería recuperar el valor del gasoducto. Durante el periodo de los 20 años el regulador no debería aprobarle a la empresa valores de inversión adicionales.</p> <p>En teoría, a través de la anualidad del capital se asume que, mediante un plan de</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 386



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>tipos de medida, entre otras. Si bien para el caso de las obras de geotecnia la Comisión menciona que analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, solicitamos aclarar en qué parte o bajo qué concepto estaría incluida, dado que en el proyecto no es posible identificar esto. Asimismo, en la propuesta no se incluyen todos los valores de obras de geotecnia en gasoductos, únicamente desde el año 11 al 20 de operación, eliminando la posibilidad de este reconocimiento para los activos que cumplieron su vida útil normativa. Al respecto, vemos necesario que se reconozca toda la inversión independiente del momento en que se ejecute, ya que los deslizamientos que pueden ocurrir en los terrenos en los que se encuentran las infraestructuras son hechos impredecibles y no obedecen a la edad del gasoducto. Las obras de geotecnia buscan en gran medida garantizar la confiabilidad de los gasoductos, por lo tanto, solicitamos que se mantengan las condiciones que se encuentran en la Resolución CREG 126 de 2020 para este tipo de inversiones. De igual manera, en cuanto al plazo de los 10 años, observamos que no se encuentra ninguna referencia sobre esto en las normas ASME y de acuerdo a las coberturas de obras de este sentido, vemos que estas son usualmente de un (1) año con posibilidad de tres (3) años para terrenos con bajas complejidades.</p>		<p>mantenimiento adecuado de los activos, éstos no deberían perder potencialidad de servicio, y por ende no necesitan ser depreciados. Esta discusión invita a pensar cómo se remuneran los valores de AOM. Si el regulador se basa en los AOM reales o si por el contrario establece alguna señal de eficiencia, partiendo de que el gasoducto es nuevo. Nótese que en la metodología que se propone se incorpora el primer criterio y en esos términos, es decir con el mantenimiento adecuado, la empresa tiene los suficientes incentivos.</p> <p>Para el periodo tarifario que comienza la CREG solo acepta las inversiones en variantes bajo el principio de que cuando estas se aprueben de la base tarifaria sale el porcentaje de inversión del activo que reemplazó y le corresponde a la empresa revelar la información para demostrar que bajo la figura de la variante no está reemplazando el gasoducto, lo cual es su responsabilidad.</p> <p>Sobre el reconocimiento de obras de geotecnia se ajustó el tiempo a partir del cual se considerarán.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 387



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
N/A	<p>Considerando que en el proyecto no se especifica que los distribuidores-comercializadores pueden participar en el proceso de ejecución de extensiones de red tipo II, solicitamos que se mantenga la posibilidad de que dicho agente pueda llevar a cabo extensiones de este tipo, como se encuentra establecido actualmente en el artículo 25 de la Resolución CREG 126 de 2020 y en el Anexo 1 de la Resolución CREG 202 de 2013.</p>		<p>En primer término, es cierto que en la Resolución CREG 126 de 2010 se flexibilizó la restricción de integración vertical entre el transportador y el distribuidor. Sin embargo, como Ud. lo señala en su escrito, esa disposición no fue eficaz.</p> <p>La bondad de dejar en cabeza del transportador el desarrollo de las extensiones de transporte es que se mantiene la separación vertical de esas dos actividades y se evitan los posibles conflictos de interés en esos dos eslabones de la cadena de prestación del servicio.</p> <p>Normalmente las extensiones en la categoría Tipo II son infraestructuras que desarrolla el transportador incumbente. En la consulta se propuso que esas necesidades las plantee el transportador en su solicitud tarifaria. Esto garantizará una mayor velocidad en la ejecución de esas necesidades.</p> <p>El transportador cuando desarrolla esta red tiene visión de necesidades regionales lo que podría contrastar con la visión más focalizada del distribuidor. Esto permite aprovechar además economías de escala y menor impacto ambiental.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 389

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Primera etapa	<p>Nos parece necesario que la Comisión modifique las variables más relevantes y sobre las cuales cuenta con información de buena calidad y auditada. Entre ellas:</p> <p>1.1 Valor de la Base de Activos Existente. La comisión propone actualizar el valor de la base de activos existentes, actualizando con IPP, el valor inicial de cada activo a valor en dólares de diciembre de 2019, para luego aplicar la tasa de cambio de fin de año para obtener el valor de dicho activo en pesos colombianos. Este procedimiento está desestimando la porción ya amortizada de dicho activo, durante los diez años que se lleva aplicando la metodología. La forma para determinar el valor del activo en pesos a diciembre del 2019, es determinar la porción no amortizada de dicho activo. Considerando, la vida útil normativa ya remunerada. La siguiente tabla presenta el valor no amortizado, que debe tener cada activo, en función de la vida útil normativa transcurrida. Una vez definido el valor en dólares, en ese momento es posible utilizar la tasa de cambio para tener el valor en pesos colombianos.</p>		<p>La vida útil normativa de los gasoductos es 20 años. El regulador, durante ese periodo mantiene el mismo valor del activo. Ejemplo, si en 2005 se aprobó un valor de US\$ 1 millón para para un gasoducto, ese valor se mantiene constante en el cálculo de los cargos hasta el 2024. Cuando en la 160 de 2020 se propuso remunerar la inversión en pesos la Comisión considera que lo más recomendable tanto para empresa como usuario es poner ese US\$ 1 millón en pesos colombianos y mantenerlo así en los cargos hasta que ese activo termine los 20 años.</p> <p>No se está modificando la forma de remunerar el activo, es decir, valor de reposición a nuevo. Por eso no aplica lo comentado. En general, la metodología de valor de activo depreciado es equivalente a la de valor a reposición a nuevo.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 390

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Inversiones por fuera del Programa de Nuevas Inversiones (IFPNI)</p>	<p>Se solicita al regulador especificar en la resolución de metodología definitiva que la Vida Útil Normativa de los activos ejecutados a riesgo durante el período tarifario anterior inicia a partir del reconocimiento por primera vez en cargos tarifarios aprobados por la CREG, ya que esto no se encuentra desarrollado dentro de las particularidades que contempla el Artículo 22 relacionado con la determinación de la vida útil de un activo.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que la metodología para la remuneración de la actividad de transporte de gas natural en Colombia se basa en una metodología por incentivos, la cual la Comisión ha encontrado como aquella que brinda el mejor ambiente para el desarrollo de inversiones en infraestructura de transporte de gas en el país. Es así como en el año 2010 la CREG se apoya en las recomendaciones de The Brattle Group para evidenciar la conveniencia del esquema regulatorio de costos máximos, destacándose la colocación del riesgo de inversión en cabeza del agente transportador</p>		<p>Se acoge el comentario para las inversiones en aumento de capacidad. Se ajusta el artículo 22.</p>
<p>Inversiones del Programa de Nuevas Inversiones (PNI)</p>	<p>La nueva consulta de metodología enmarca el Programa de Nuevas Inversiones en aquellos proyectos destinados a mantener la continuación del servicio, sin embargo, los limita solo a variantes y gasoductos de la Red Tipo II de transporte. En este punto es importante aclarar que la continuidad del</p>		<p>Desde el punto de vista regulatorio las inversiones en (i) software, (ii) hardware, y (iii) muebles y enseres, necesarios para la operación de los gasoductos se tratarán como un AOM PNI.</p> <p>Hecha la anterior precisión, la cual deriva en una necesidad de ajuste en la propuesta, de</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 391



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Inversiones del Programa de Nuevas Inversiones (PNI)</p>	<p>En este sentido, se solicita a la Comisión no limitar los proyectos del PNI solo a variantes, sino establecer un concepto abierto de obras tendientes a mantener la continuidad del servicio, en donde el transportador debe presentar al regulador las justificaciones de las inversiones, las cuales serían aprobadas bajo criterios de prudencia y razonabilidad.</p> <p>Así mismo, a pesar de los desarrollos de la UPME para identificar proyectos de confiabilidad para la infraestructura de transporte, es indispensable que por medio del Programa de Nuevas Inversiones el transportador pueda presentar a la Comisión y le sean reconocidas inversiones para la confiabilidad de su sistema que no fueron identificados en la visión macro de la UPME. Dentro de las inversiones más significativas de este concepto se encuentran los compresores de respaldo que permiten garantizar las entregas de gas a los remitentes ante fallas o mantenimientos de los compresores requeridos solo desde el punto de vista de cantidades contractuales de gas, los cuales actualmente no son reconocidos a los transportadores.</p>		<p>Lo primero a señalar es que conforme a las disposiciones contenidas en el Decreto 2345 de 2015 la definición de los proyectos que aseguran la confiabilidad en la red de transporte está a cargo de la UPME.</p> <p>A partir de la anterior disposición la Comisión no considera conveniente que en la metodología se permita la remuneración de activos por confiabilidad. Este concepto es un bien público cuya determinación está en cabeza la UPME y del MME.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 393

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Geotecnia	En la resolución en consulta, solo se encuentra una referencia a Geotecnia dentro del artículo 7 relacionado con la Inversión Existente. Parece entenderse entonces que la Comisión no está considerando el reconocimiento de geotecnia realizada a riesgo durante el período anterior (IFPN <sub>t-1</sub> ) ni la que se estima realizar hacia futuro dentro del Programa de Nuevas Inversiones (PNI). Con respecto a esta posición se reitera lo mencionado anteriormente relacionado a la necesidad del reconocimiento de estas obras en base tarifaria para mantener la continuidad del servicio.		Se ajusta el texto de la resolución para señalar que el concepto de geotecnia puede reconocerse en el concepto de IFPN <sub>t-1</sub> , siempre y cuando éstas tengan la debida justificación, no hayan sido conceptos asegurables y hayan ocurrido después de cinco años de la entrada en operación del gasoducto en la primera vida útil normativa.
Geotecnia	Frente al criterio de reconocimiento de obras de geotecnia solo para aquellas realizadas de forma posterior a que el gasoducto tenga 10 años en operación, se manifiesta a la Comisión que no existe un criterio técnico que pueda establecer una relación entre las obras de geotecnia requeridas y la antigüedad de los gasoductos. La geotecnia que inicialmente formó parte del diseño corresponde a aquella necesaria para el funcionamiento del gasoducto, considerando la situación del terreno al momento de la construcción, sin embargo, durante la operación e independientemente del tiempo de haber entrado en operación el gasoducto, es posible que se presenten fenómenos que el transportador no puede prever y que son por causas naturales o antrópicas, como		En la propuesta se reconocen inversiones en geotecnia en gasoductos con VUN superiores a 10 años. La Comisión considera que cuando se pone en operación un gasoducto el riesgo constructivo asociado a inversiones de geotecnia debe ser enfrentado por la empresa.  No obstante lo anterior, producto de los análisis aportados, en el texto de la Resolución se hace ajuste para reconocer este concepto, siempre con la debida justificación, después de que hayan pasado cinco años de la entrada en operación del gasoducto.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 394



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>deslizamientos de tierras, cambios climáticos, erosiones, erosiones de orillas costeras, cambios en riveras o márgenes de los ríos y cuerpos de agua, entre otros, que requieren que la infraestructura sea protegida con obras de protección geotécnica. Nuevamente se manifiesta que las inversiones en geotecnia son inversiones adicionales a la inversión inicial y que no corresponden a reemplazos por el deterioro natural de la infraestructura ni a costos de mantenimiento. De no ser reconocidas las inversiones necesarias para contrarrestar los fenómenos antes mencionados se vería afectada la continuidad del servicio, ya que el transportador no puede asumir inversiones no remuneradas en su base tarifaria. Anexo a esta comunicación se encuentra el concepto técnico de la firma Ingeotecnia, en donde se presenta un análisis de la pertinencia de los condicionales establecidos por la CREG para el reconocimiento de obras de geotecnia a través de un estudio de casos de líneas de transporte en Colombia.</p>		

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 395

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Geotecnia	<p>(...) En ese sentido, se presenta a la Comisión la siguiente propuesta para determinar la razonabilidad de las obras: "Sería razonable que, los costos de los estudios de evaluación de amenaza (ya sea de origen predictivo, preventivo o correctivo) y la construcción de las obras de geotecnia que se deriven de los mismos, sean incluidos en la base tarifaria a través del cálculo del NIVEL DE RIESGO que pueda representar para la operación y prestación del servicio mediante la correlación del Evento Geotécnico (la Amenaza) vrs. la Condición de la tubería (la vulnerabilidad)".</p>		<p>En esta propuesta se le estarían trasladando posibles sobrecostos a los usuarios. Esto ocurriría porque finalmente los estudios parten de supuestos y probabilidades. Dependiendo del modelo los análisis de inversión en geotecnia pueden ser mayores o menores. No queda claro cómo la CREG puede determinar con esta propuesta el valor eficiente de las inversiones.</p>

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 396

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Inversiones en Aumento de Capacidad (IAC)</p>	<p>La resolución en consulta presenta un nuevo desarrollo para el significado de “nueva demanda” así: “Inversiones en aumento de capacidad, IAC: Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé desarrollar (.....). Se entiende por nueva demanda el aumento en el flujo de gas natural a transportar en un tramo regulatorio.” (Subrayado fuera de texto) Se solicita al regulador expresar la “nueva demanda” en términos de capacidad contratada y no de flujo de gas a transportar, ya que los requerimientos de ampliación de la infraestructura y su diseño no se relacionan con el flujo o volumen, sino con la capacidad contratada, la cual abarca picos mínimos y máximos de flujo.</p>		<p>Se ajusta la definición de IAC.</p>
<p>Inversiones en Aumento de Capacidad de uso exclusivo del Productor</p>	<p>La nueva propuesta metodológica propone el desarrollo de ampliaciones que se pacten entre el transportador y productor de forma independiente de los cargos regulados; dicha propuesta es una señal adecuada para el desarrollo de infraestructura de transporte, en la medida que permite la libre interacción de la oferta de capacidad de transporte (transportadores) y su demanda (productores), permitiendo la alineación de riesgos e intereses de cada una de las contrapartes, sin intervención regulatoria. Se entiende que mientras estas inversiones no sean incluidas en la base</p>		<p>Se comparte el entendimiento. De la revisión del texto de la resolución no se ve la necesidad de ajustes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 397

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>tarifaria del transportador, no le serán aplicados criterios de eficiencia establecidos por el regulador como Factor de Utilización, modelo de valoración, o el concepto de Vida Útil Normativo ni las disposiciones de comercialización de capacidad de transporte de la Resolución 185 de 2020. De igual forma se entiende que estas ampliaciones de capacidad no tendrán efectos sobre la infraestructura existente, es decir, no modifican la CMMP del tramo original ni modifican el año de inicio de aplicación del criterio del Factor de Utilización (variable “b” en términos del artículo 3 de la resolución en consulta).</p>		
<p>Inversiones en Aumento de Capacidad para demanda regulada y no regulada</p>	<p>En lo que se refiere a las Inversiones en Aumento de Capacidad que el transportador pudiese pactar con la demanda, regulada o no regulada, y enmarcados en el nuevo contexto de producción, en donde los campos presentan reservas de gas inferiores a 10 años, se solicita a la Comisión establecer un mecanismo de evaluación donde pueda analizarse la conveniencia de la ejecución y remuneración de inversiones en aumento de capacidad para demanda regulada y no regulada a 10 años, así como la aplicación del Factor de Utilización durante el mismo período. Esta solicitud encuentra soporte en que remunerar las ampliaciones a 10 años, no necesariamente implica incrementos frente a las tarifas actuales, ya que esta</p>		<p>Si aparece un nuevo campo de gas que tiene una vida esperada corta pero suficiente para monetizarlo la regulación prevé que mediante la figura de gasoducto de conexión o de open season se pueda conectar el campo a la demanda. Adicionalmente, si además se requiere ampliar la capacidad de un tramo o tramos existentes, el productor puede acordar con el transportador dicha ampliación para su uso exclusivo.</p> <p>Adicionalmente, en esta respuesta debe comprenderse que la CREG, mediante las figuras del gasoducto de conexión y de los open season, permitió alternativas para conectar los campos con perspectivas de producción de muy corto plazo con las demandas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 398

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>medida sólo se aplicaría a las ampliaciones de capacidad y no a la totalidad de la base de activos del transportador, y que, dependiendo de la relación entre la nueva inversión y demanda, la tarifa inicial de los tramos podría permanecer igual o incluso disminuir. En cualquier caso, si el resultado de la aplicación de la remuneración a 10 años resultase en un incremento tarifario, se reitera a la Comisión la necesidad de que las inversiones se evalúen bajo criterios de conveniencia general de los usuarios, prudencia y razonabilidad, entendiéndose que el efecto de este incremento puede ser compensado con mejores precios de suministro por una competencia mayor gas-gas o con evitar situaciones de racionamiento del servicio. De esta forma podrían generarse vías de ampliación alternas a las ampliaciones de uso exclusivo del productor, lo cual fomenta un mejor ambiente de inversión y desarrollo de infraestructura de transporte que resulta en una mejor prestación del servicio.</p>		
<p>Reglas para la inclusión de inversiones en cargos regulados</p>	<p>En los artículos 9 y 11, la CREG indica que los valores de las PNI e IAC se incluirán en los cargos regulados de acuerdo con lo establecido en los numerales 18.2 y 18.5. Sin embargo, estos numerales corresponden a “18.2 Cálculo de cargos variables regulados de referencia para la remuneración de la inversión existente y las inversiones It,v” y “18.5. Cálculo de cargos fijos</p>		<p>Con referencia a los errores de referencia se hace el ajuste. La propuesta regulatoria permite que los transportadores puedan tener incluidas las nuevas inversiones en los cargos con una periodicidad de 2 años. Esto permite reducir el número de actualizaciones de los cargos sin que ello signifique un cambio relevante en los mismos por ser desarrollos muy focalizados. Adicionalmente, esto permite</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 399

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>regulados de referencia para la remuneración de costos de inversión en gasoductos tipo II del programa de nuevas inversiones”. Se solicita al regulador rectificar dichas referencias porque no parecen tener la concordancia esperada. Por otro lado, del desarrollo integral del documento en consulta se entiende que las inversiones que realice el transportador durante el período tarifario t serán incluidas en los cargos regulados a partir de su entrada en operación. Sin embargo, en el artículo 19, al parecer lo que propone la Comisión es que dicha inclusión sucederá solo cada dos años a través de revisiones tarifarias de oficio que la CREG realice. Se solicita a la Comisión eliminar dicha disposición y se propone el siguiente procedimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El transportador dentro de la solicitud de cargos para el período tarifario t presenta su programa de nuevas inversiones, incluyendo PNI, IAC y sus respectivos AOM.</li> <li>- El regulador establece por primera vez cargos regulados para la Inversión Existente y un delta cargos para los proyectos a ejecutar dentro del período tarifario t.</li> <li>- Una vez el activo entra en operación, el transportador da aplicación de forma automática al delta cargo establecido desde la primera determinación de cargos regulados del período t.</li> <li>- La Comisión aplica la banda de ajuste al valor inicial aprobado por medio del</li> </ul>		<p>que el valor del activo a incorporar en los cargos ya tenga el valor definitivo luego de pasar la banda de ajuste. Debe también considerarse que una ampliación una vez entre en servicio ya tendrá la remuneración prevista por parte de la demanda con los cargos vigentes mientras se actualizan en los períodos bianuales.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 400

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>delta cargos comparando el valor real del activo con el rango de valor de referencia resultado del modelo de valoración.</p> <p>- La Comisión realiza ajuste tarifario que contemple los efectos de la aplicación de la banda de ajuste. De otra forma, el transportador está expuesto a la prestación de un servicio sin la correspondiente remuneración de la inversión a través del cargo regulado, si por ejemplo la operación del activo se activa en febrero de 2022 y la siguiente revisión de oficio de la CREG es hasta diciembre 2023, considerando además el tiempo que tome la CREG para la revisión y definición de cargos actualizados.</p>		
<p>Inicio de la Vida Útil Normativa de los activos</p>	<p>A lo largo de la resolución en consulta se encuentran algunas contradicciones con respecto al año de inicio de la Vida Útil Normativa de los activos. Por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definición de Vida Útil Normativa del artículo 2: establece que para los proyectos que forman parte de las IAC para el nuevo período tarifario, la VUN contará a partir de la entrada en operación correspondiente.</li> <li>- Parágrafo 2 del artículo 11: establece que se establece que para los proyectos que forman parte de las IAC para el nuevo período tarifario, la VUN contará a partir de la entrada en vigencia de los cargos que remuneren la respectiva inversión.</li> <li>- Parágrafo 4 del Artículo 9: establece que la VUN de los PNI de proyectos tipo</li> </ul>		<p>Se acoge comentario y se ajusta definición. Adicionalmente se ajustan las otras disposiciones para que sea claro que la vida útil normativa de las nuevas inversiones que se aprueben se cuente teniendo en cuenta el año y el mes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 401

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>II a realizar en el período tarifario t contará a partir de la entrada en vigencia de los cargos que remuneren la inversión.</p> <p>- Artículo 22: establece que la VUN de las IAC y PNI del nuevo período tarifario t se contará a partir del mes y del año de la entrada en vigencia de los cargos del respectivo activo. Se solicita al regulador alinear los criterios para determinar el inicio de la vida útil de los activos que harán parte de las IAC y PNI de proyectos tipo II del nuevo período tarifario. Enmarcados en una metodología por incentivos y guardando consistencia con la metodología vigente, dicha alineación debe establecer que la vida útil de las IAC y PNI de proyectos tipo II inicia a partir de la entrada en vigencia y aplicación por parte del transportador de los cargos regulados que remuneran dichas inversiones, independientemente de la fecha de entrada en operación de los activos.</p>		
<p>Mecanismo de valoración y banda de ajuste</p>	<p>El mecanismo de valoración propuesto por la Comisión parte de un supuesto errado, el cual es que el modelo de valoración le permite determinar un único “valor de referencia”, entendido como el resultado de aplicar el modelo. Lo cierto es que el resultado de la aplicación del modelo corresponde a una estimación de costos clase 3, en donde el rango de exactitud esperado tiene una variación en el rango bajo de -10% a -20% y de +10% a +30% en el</p>		<p>Hoy en día ese criterio de banda de ajuste no existe. La Comisión propone hacerlo con un criterio conservador. Al final del periodo regulatorio, con la información que se recoja, será posible hacer los ajustes que se consideren necesarios. Se debe considerar que el resultado del modelo es un valor de referencia indicativo mientras se conoce el valor real final. En la medida en que el transportador tenga diseños más detallados permitirá una mejor aproximación al valor de referencia.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 402



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>rango alto. En buena medida este rango es el resultado de la limitación del modelo para involucrar todas las variables descritas en el punto anterior, que si bien son sujetas a ajustes y mejoras, el modelo nunca podrá determinar con exactitud el costo real de un proyecto. Partiendo de ese supuesto errado, la CREG propone que, si la inversión real del transportador es hasta un 130% superior al valor de referencia, solo le será reconocido el 115% del valor de referencia. Acotar el reconocimiento a 115%, cuando la herramienta tiene establecido un rango previsto de exactitud de hasta 130% por encima del resultado que arroje, es una evidente e injustificada subremuneración de inversión del agente transportador que lesiona su suficiencia financiera.</p>		
<p>Mecanismo de valoración y banda de ajuste</p>	<p>Las inversiones realizadas por el transportador deben ser consideradas por su valor real, teniendo en cuenta los principios de “inversión prudente” y “utilidad”, vigiladas a través de peritos o auditores. Los modelos con este grado de estimación son utilizados para establecer un valor de presupuesto indicativo de un proyecto, que sólo sería recomendable para comprobar la congruencia de las propuestas. En ese sentido, la solicitud es que se establezca que el “valor de referencia” no es el resultado de la aplicación del modelo de valoración, sino el rango - 20% + 30% alrededor del resultado</p>		<p>Hoy en día ese criterio de banda de ajuste no existe. La Comisión propone hacerlo con un criterio conservador. Al final del periodo regulatorio, con la información que se recoja, será posible hacer los ajustes que se consideren necesarios. Se debe considerar que el resultado del modelo es un valor de referencia indicativo mientras se conoce el valor real final. En la medida en que el transportador tenga diseños más detallados permitirá una mejor aproximación al valor de referencia.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 403

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>obtenido del modelo y que, si el costo real de un proyecto se encuentra dentro de este rango, la Comisión reconozca el valor real solicitado, con el fin de ajustarse de manera eficiente a las desviaciones que presenta el modelo. Si el costo real de un proyecto se encuentra por encima del 130% del valor de referencia, la CREG debe evaluar estos casos a profundidad a través de peritos o auditores para verificar si las causas que generaron los sobrecostos no pudieron ser recogidos por el modelo de valoración, para que los involucre y luego del análisis, se ajuste el valor de la inversión.</p>		
<p>Tarifas a Usuarios No Regulados</p>	<p>La nueva señal que establece el regulador sobre los cargos a aplicar a los usuarios no regulados se encuentra en el artículo 13 de la resolución en consulta con respecto a las tarifas asociadas a las inversiones ejecutadas y no previstas en el PNI e IAC (...) Esta disposición desconoce todo el marco regulatorio desarrollado por la Comisión en los últimos 20 años (...)</p>		<p>La categoría en los cargos en los cuales se desarrollan los gasoductos tipo I y II está efectivamente en el concepto de PNI. La Comisión no considera la necesidad de ajustar el texto consultado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 404



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>este trascendental cambio regulatorio. Se solicita al regulador justificar cuáles son los nuevos elementos de análisis que le permiten desconocer y contrariar sus propias posiciones.</p>		
<p>Tarifas a Usuarios No Regulados</p>	<p>De aplicarse esta medida, sumada a la distorsión del esquema de Costo Medio de Mediano Plazo que también introduciría la nueva metodología de transporte, en donde al transportador no le será permitido involucrar y cobrar en los cargos regulados desde el Año 0 las inversiones proyectadas a realizar durante el período tarifario (con la respectiva inclusión de la demanda proyectada en el cálculo tarifario), se torna totalmente inviable la materialización de proyectos de ampliación de capacidad mediante mecanismos regulados, ya que las inversiones no estarán incluidas en tarifa ni tampoco se permitirá un cobro adicional pactado de mutuo acuerdo con usuarios no regulados para la remuneración de las mismas. Con estas medidas la CREG está cerrando las vías para las ampliaciones de capacidad sólo a la opción de ampliaciones pactadas con productores para su uso exclusivo y por fuera del marco regulatorio. En cualquier caso, si la Comisión insiste en mantener esta medida debe ser explícito que la disposición aplicará únicamente para los contratos de transporte que se firmen a partir de la expedición en firme de la resolución, es decir, que en los contratos firmados con</p>		<p>El comentario no tiene en cuenta los siguientes aspectos: i) las ampliaciones de capacidad no incluidas en el plan de inversiones quinquenal, presentado en la solicitud de cargos, pueden ser desarrolladas por el transportador y remuneradas con los cargos vigentes mientras se actualizan los cargos, ii) la nueva regulación permite que se incluyan estas inversiones en la actualización de cargos en los períodos bianuales por lo que ya no tiene que esperar el transportador para su inclusión en el siguiente período tarifario.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 406

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>anterioridad se mantendrán las condiciones pactadas por las partes.</p>		
<p>INVERSIONES EXISTENTES PARA EL SIGUIENTE PERIODO TARIFARIO</p>	<p>Es importante que, en la etapa 2 de la nueva metodología tarifaria, se descuenta de la inversión existente para el siguiente período tarifario, los ingresos que el transportador ya ha recibido por concepto del cobro de primas adicionales a las tarifas aprobadas y/o ventas de capacidad de transporte, de ampliaciones no incluidas en el programa de nuevas inversiones aprobado en el periodo tarifario anterior. La razón de lo anterior es que, en el caso de las ampliaciones desde Jobo que entraron a partir del año 2016, de aplicarse la fórmula establecida en el artículo 8 de la resolución CREG 160 de 2020, varias de las inversiones las terminarían pagando los usuarios dos o más veces. En el anexo se describen los eventos que justifican esta afirmación. Por lo tanto, respetuosamente solicitamos a la CREG que, al momento de solicitar los cargos, el transportador deba declarar los ingresos recibidos por las ampliaciones no incluidas en el programa de nuevas inversiones aprobado en el periodo tarifario anterior, tanto los provenientes del cobro de la tarifa regulada como por primas adicionales a la misma, y dicho valor se descuenta de la inversión existente para el próximo periodo tarifario. Adicionalmente, creemos que es importante que la CREG regule lo</p>		<p>Del análisis de esta propuesta, desde el punto de vista regulatorio, se encuentra necesario introducir una disposición para que sea claro que estas inversiones tendrán un periodo de vida útil normativo a partir de su entrada en operación. Así, durante la vida de esas inversiones, una parte habrá sido remunerada con los cargos que acordaron transportador y usuario no regulado, y la otra con cargos regulados, a partir de que se incluyeren en la base regulatoria de activos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 407

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>concerniente a la fecha de entrada de las ampliaciones que realice el transportador con productores o usuarios, dado que, los eventos en que se contratan obras capacidad de transporte, que impliquen ampliación de la infraestructura de transporte existente, el transportador en su posición de monopolio natural, puede establecer un sinfín de hitos y eventos eximentes, que le permiten aplazar la entrada de la nueva capacidad de transporte sin ninguna consecuencia para ellos y en perjuicio del cliente.</p>		
<p>Parágrafo 5. Los productores – comercializadores podrán pactar ampliaciones en la infraestructura del Sistema Nacional de Transporte, y el acceso a esas ampliaciones será de uso exclusivo del productor – comercializador para poner a disposición del mercado nuevas fuentes de gas. Para estos efectos, tanto el productor – comercializador como el transportador, declararán la información relevante de la ampliación a la CREG, y mientras permanezca el contrato</p>	<p>Teniendo en cuenta lo propuesto en este Artículo 11 y en particular en el paragrafo 5, amablemente solicitamos evaluar mecanismos para introducir señales de eficiencia y competitividad cuando el productor-comercializador pacte ampliaciones de capacidad del SNT, para poner a disposición del mercado nuevas fuentes de gas, y así evitar el pago de primas excesivas por estas inversiones, de modo que se asegure la promoción de entrada de estas nuevas fuentes de gas, de forma competitiva al mercado, y que los precios finales de gas beneficien la demanda. También debería considerarse la opción de pactar las ampliaciones con un tercero que diera mayor competitividad a las tarifas cobradas por el transportador o que éste direccionara las ampliaciones en función de su negocio, y no en función de la conveniencia del mercado. Adicionalmente consideramos que la</p>		<p>En el análisis de este comentario es preciso notar que en esas ampliaciones resulta posible el acceso a terceros los cargos que se pactan son los mismos cargos del tramo en donde está la ampliación. Con esta medida, ningún remitente debe pagar cargos adicionales.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 408

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>de la ampliación, la CREG no dará cargos regulados a esa infraestructura. No obstante, si técnicamente resulta posible que un tercero tenga acceso a esa infraestructura podrá hacerlo, en cuyo caso sólo pagará el cargo regulado del tramo en donde se ubique esa ampliación.</p>	<p>remuneración obtenida por el transportador a través de estos contratos con productores-comercializadores debe ser descontada de la inversión existente en el momento de calcular nuevos cargos para el transportador</p>		
<p>“Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de diez años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario y, (iv) valores que</p>	<p>La restricción (i) de la debida justificación se entiende bajo el concepto de eficiencia que pretende que el usuario abone una tarifa razonable que remunera obras estrictamente necesarias. Sin embargo, es importante que la Comisión detalle las condiciones que debe cumplir una obra de geotecnia para que la misma sea reconocida en la base tarifaria. No es posible que la aprobación de una inversión quede supeditado a un criterio arbitrario, la Comisión debe explicitar las condiciones que debe reunir una inversión, en este caso de geotecnia, para que se apruebe y reconozca en la base tarifaria.</p>		<p>Las obras de geotecnia pueden ser originadas por múltiples circunstancias. Es deber del transportador que cuando solicitan su incorporación en los cargos para que los remitentes las paguen se logre demostrar su necesidad no solo ingenieril sino en el compromiso del transportador por trasladarle costos eficientes a los usuarios. Un ejemplo, no debería poderse trasladar a los remitentes el costo de una geotecnia cuando se pueda establecer que su ocurrencia se origina en un error del transportador en la construcción del gasoducto. Al contrario, al transportador si se le debería cubrir el riesgo de las mayores inversiones por geotecnia cuando su ocurrencia, a pesar de la debida diligencia en la construcción, no fue posible obviarla.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 409

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
estén cubiertos con pólizas de seguros.”			
<p>“Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de diez años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario y, (iv) valores que estén cubiertos con pólizas de seguros.”</p>	<p>Retomando los condicionamientos, cumpliendo con la condición (i) no se entiende el motivo o sustento de las restantes restricciones en particular las detalladas en el punto (ii), (iii) y (iv). El horizonte temporal no debería ser un factor restrictivo, tanto en lo que respecta a que no se reconozca si el gasoducto no presenta una antigüedad de 10 años, como si presenta una antigüedad mayor a la vida útil normativa. Tampoco debería ser un factor restrictivo contar con una póliza de seguro.</p> <p>La Comisión debería explicitar los motivos en los que se sustenta para imponer las restricciones detalladas en el inciso a) del artículo 7, solo de esta manera el transportista podría entender las motivaciones y analizar la correspondencia de los mismos.</p>		<p>Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 410



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>“Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de diez años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario y, (iv) valores que estén cubiertos con pólizas de seguros.”</p>	<p>Es importante resaltar que si una obra resulta debidamente justificada como se indica en el numeral (i) no debería ser excluida, salvo condiciones verificables y adecuadamente sustentables, punto que no se cumple en este caso porque ni en la resolución, ni en el documento de respaldo, la Comisión presenta justificación sobre este razonamiento. Incluso existe una contradicción en no remunerar las obras de geotecnia que se realizan en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa (VUN), porque la Comisión indica en la Resolución n°160/2020 que la remuneración de los activos que finalizaron su VUN se definirá a partir de las inversiones requeridas para prolongar su operación. De esta manera, la Comisión está excluyendo las obras de geotecnia que serían necesarias para prolongar la vida útil del gasoducto y que por lo establecido en el Capítulo III Inversión a reconocer en activos que hayan cumplido la vida útil normativa de la resolución deberían impactar en la remuneración.</p>		<p>Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 411

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>“Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de diez años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario y, (iv) valores que estén cubiertos con pólizas de seguros.”</p>	<p>Tampoco se puede entender el razonamiento de la Comisión para no reconocer una inversión porque el valor está cubierto con una póliza de seguro. La Comisión no explicita en la Resolución CREG N°160/2020 ni en el documento CREG 126 – 2020 porque la existencia de una póliza inhabilita el reconocimiento de una obra de geotecnia en la Base Tarifaria, sin embargo resulta difícil de sustentar que el poseer una cobertura justifique que la inversión no sea reconocida ni remunerada en tarifa. Las pólizas de seguros cubren los activos construidos y no los nuevos que no se hayan declarado, una obra de geotecnia que sea necesaria para el gasoducto en caso de ser necesaria se debe construir para que sea cubierta, además en caso de reclamación y se demuestre que la obra no se ejecuto y era necesaria puede ser considerado suficiente para no cubrir las reparaciones en la infraestructura.</p>		<p>En principio, si la obra de geotecnia es asegurable, desde el punto de vista regulatorio la Comisión entiende que el transportador ha debido cubrir ese riesgo. En su solicitud de cargos debe el transportador presentar todos los soportes correspondientes para evaluación de la Comisión.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 412

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>“Si se trata de obras de geotecnia, la Comisión analizará la razonabilidad de incluir dichos valores en la base tarifaria, teniendo en cuenta los siguiente criterios: (i) que estén debidamente justificados; ii) que al momento de realizar la obra, el gasoducto sobre el cual se realizó tenga más de diez años de haber entrado en operación comercial; (iii) no se incluirán valores de obras de geotecnia en gasoductos que cumplieron su vida útil normativa en el período tarifario y, (iv) valores que estén cubiertos con pólizas de seguros.”</p>	<p>Aún resulta más extraño que la Comisión considere que una obra que este cubierta por un seguro no debe ser reconocida debido a que la única forma en que el seguro pague el costo de la obra es que ocurra un siniestro que permita ejecutar la póliza para de esta manera obtener el dinero necesario para reparar el daño. La propuesta de la Comisión es ¿que el transportador debe esperar un siniestro para obtener la remuneración de la infraestructura?, y sino ocurre el siniestro como se recupera la inversión?, Además una póliza no reconoce la rentabilidad del activo por la prestación del servicio. La señal que envía la Comisión parece contraría al principio del debido cuidado de la infraestructura.</p>		<p>En principio, si la obra de geotecnia es asegurable, desde el punto de vista regulatorio la Comisión entiende que el transportador ha debido cubrir ese riesgo. En su solicitud de cargos debe el transportador presentar todos los soportes correspondientes para evaluación de la Comisión.</p>
<p>En la Resolución n°160/2020 se indica que el reconocimiento de inversiones ejecutadas y que no estaban incluidas en el Programa de Nuevas Inversiones (PNI) ni en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural (PAGN), queda sujeta a criterio de la Comisión, el cual solo las reconocerá si las considera necesarias en</p>	<p>Si bien se reconoce como valido e importante el rol de la Comisión en la planificación del transporte, que el reconocimiento de una inversión esté condicionada a aprobación del ente puede afectar negativamente la expansión del sistema al quedar sujeto a una posterior aprobación para su reconocimiento. Este mismo criterio se aplica para inversiones existentes (periodo tarifario t-1) en donde su reconocimiento y remuneración también queda sujeta a la misma discrecionalidad.</p>		<p>El servicio de transporte de gas es un servicio público domiciliario y la Comisión no puede aceptar inversiones que no están justificadas para la atención del servicio. Por esta razón, en la regulación hay infraestructura que no es parte del SNT, como es el caso de las conexiones, gasoductos dedicados, etc. Qué sentido tendría para la demanda pagar una conexión que sólo beneficia a un usuario y que así fue concebida. Es este tipo de circunstancias las que podrían derivar en no involucrar cierta infraestructura en la base tarifaria de transporte.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 413

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>el SNT para la atención del servicio público domiciliario de gas natural.</p>	<p>Con este punto se reduce la iniciativa propia ya que ningún transportista realizará una inversión que podría no ser reconocida por el solo hecho que la Comisión no la considere necesaria en el SNT. Es importante que la Comisión para motivar la expansión del SNT ofrezca certezas sobre el reconocimiento de las obras, la falta de especificidad en un punto tan sensible como la inversión va atentar contra el crecimiento y desarrollo del sector. Debemos resaltar que la propia Ley No 142/1994, fomenta la expansión y mejora del servicio al indicar que “las empresas de servicios públicos deben asegurar una prestación eficiente, continua, ininterrumpida, de calidad, y de ampliación permanente de la cobertura”, por lo que la Comisión debe enviar las señales adecuadas para propiciar el crecimiento y mejora del servicio.</p>		<p>En la revisión del comentario la Comisión considera prudente mantener la señal de que sólo se van a incorporar las inversiones que estén justificadas en la atención del servicio público domiciliario.</p>
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este</p>	<p>El reconocimiento de las inversiones debe estar sujeto a los criterios de eficiencia y razonabilidad establecidos en la Ley No 142/1994 y no a discrecionalidad del ente regulador. Para promover la expansión y mejora del servicio conforme a lo dispuesto en la Ley No 142/1994, los agentes deben conocer con anticipación los criterios de reconocimiento de las inversiones para poder adoptar la mejor decisión. Por este motivo se debe excluir de la normativa la discrecionalidad en el</p>		<p>El transportador en su solicitud de cargos debe sustentar la necesidad de dicha s inversiones. Adicionalmente, En la metodología contenida en la Resolución CREG 126 de 2010 no hay banda de ajuste (i.e. cost / sharing profit). En el proceso de consulta varios agentes solicitaron a la CREG una metodología de libro abierto. Del análisis de los comentarios y propuestas, tanto para transportadores como para usuarios la banda de ajuste es una mejor señalar para compartir las ganancias o pérdidas en el costo de ejecución de las</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 414

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución.</p> <p>Este esquema recibe en la regulación el nombre de menú de contratos aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia, en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>	<p>reconocimiento el cual debe quedar sujeto a los tradicionales criterios de eficiencia y razonabilidad. A partir de esto se solicita que la Comisión explicita los criterios de evaluación que serán considerados para el reconocimiento de las inversiones no incluidas en el PNI ni en el PAGN.</p>		<p>obras. Adicionalmente, este mecanismo permitirá la construcción de información que podrá ser utilizada en el siguiente periodo tarifario. Frente al costo real de ejecución de las inversiones, sigue habiendo una asimetría de información entre las empresas y el regulador. Debe tenerse en cuenta que el transportador es quien diseña y desarrolla el proyecto por lo que tiene mejor información.</p> <p>Por otra parte, en materia de gasoductos, la CREG construyó un modelo más robusto, el cual se espera esté más alineado con la realidad constructiva de los gasoductos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 415

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución. Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia,</p>	<p>Una particularidad que presenta el esquema propuesto por la Comisión es su asimetría en la aplicación en el sentido que si el transportista presenta una inversión inferior a la estimada con el modelo debe compartir con los usuarios un 50% del ahorro logrado independiente de la diferencia, pero por el contrario si el transportista presenta una inversión mayor al valor de referencia el exceso solo se compensa en un 50% del desvío hasta que este alcanza el 30%. Una vez que el desvío supera el 30% el valor reconocido se recorta a un 15% por encima del valor de referencia obtenido con el modelo propuesto por la Comisión.</p>		<p>El transportador en su solicitud de cargos debe sustentar la necesidad de dichas inversiones. Adicionalmente, En la metodología contenida en la Resolución CREG 126 de 2010 no hay banda de ajuste (i.e. cost / sharing profit). En el proceso de consulta varios agentes solicitaron a la CREG una metodología de libro abierto. Del análisis de los comentarios y propuestas, tanto para transportadores como para usuarios la banda de ajuste es una mejor señalar para compartir las ganancias o pérdidas en el costo de ejecución de las obras. Adicionalmente, este mecanismo permitirá la construcción de información que podrá ser utilizada en el siguiente periodo tarifario. Frente al costo real de ejecución de las inversiones, sigue habiendo una asimetría de información entre las empresas y el regulador. Debe tenerse en cuenta que el transportador es quien diseña y desarrolla el proyecto por lo que tiene mejor información. Por otra parte, en materia de gasoductos, la CREG construyó un modelo más robusto, el cual se espera esté más alineado con la realidad constructiva de los gasoductos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 416







TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>mediante la herramienta propuesta en la misma resolución.</p> <p>Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia, en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>	<p>De esta manera, el mecanismo de contratos solo tiene un impacto parcial y limitado al disminuir la incertidumbre que genera el uso de un modelo parametrizado para definir el valor “regulatorio” de la inversión, pero sin ser suficiente dado que restringe su aplicación a desvíos superiores al 30%.</p>		<p>quien diseña y desarrolla el proyecto por lo que tiene mejor información. Por otra parte, en materia de gasoductos, la CREG construyó un modelo más robusto, el cual se espera esté más alineado con la realidad constructiva de los gasoductos.</p>
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este</p>	<p>Dado que el objetivo de la metodología propuesta por la Comisión es definir valores eficientes es poco probable que el Modelo propuesta en la Resolución N°160 del 2020 sobrevalore el monto de inversión, estableciendo un valor aprobado por encima del valor real; y es posible que en tales casos el exceso de valoración probablemente se sitúe en rangos bajos. El principal problema se presenta en la subvaloración (la inversión de referencia queda por debajo del valor real), en donde pueden existir</p>		<p>El transportador en su solicitud de cargos debe sustentar la necesidad de dichas inversiones. Adicionalmente, En la metodología contenida en la Resolución CREG 126 de 2010 no hay banda de ajuste (i.e. cost / sharing profit). En el proceso de consulta varios agentes solicitaron a la CREG una metodología de libro abierto. Del análisis de los comentarios y propuestas, tanto para transportadores como para usuarios la banda de ajuste es una mejor señal para compartir las ganancias o pérdidas en el costo de ejecución de las</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 419



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución. Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia,</p>	<p>Otro punto que debe indicarse es que la resolución n°160 del 2020 en el Anexo I Valoración de inversiones en gasoductos y estaciones de compresión, la Comisión indica que “Si el valor solicitado por el agente en el Anexo 2 de la presente resolución es menor o igual al valor determinado por la Comisión, el valor de referencia será el valor solicitado por el agente”. Este punto presenta el inconveniente de que desincentiva la realización de un ejercicio de presupuestación preciso por parte del transportista ya que si el valor estimado queda por debajo del que se obtendría mediante el modelo paramétrico, la Comisión adoptará el valor presentado por el transportista. Por el contrario, en el caso de que el presupuesto supere el valor obtenido con el modelo la Comisión considerará como referencia el valor del modelo, por lo que el valor presentado por el agente solo tiene impacto si resulta inferior al valor del modelo. Dado que en la etapa en que se realiza la presentación de proyectos ante la CREG éstos están en fase de desarrollo preliminar (sería ineficiente e innecesario realizar ingeniería de más nivel de detalle de proyectos que probablemente no se realicen), tampoco la empresa proponente cuenta con una estimación cierta del costo más probable, lo que puede generar que subestime el valor de la inversión resultando perjudicado si dicho valor</p>		<p>El modelo es conocido. Así, no se entiende la incertidumbre que se plantea en el comentario. Parte del propósito en la regulación es la construcción de información que permita la comprensión de los valores reales en la ejecución de la infraestructura.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 421

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>	<p>queda por debajo del obtenido por el modelo.</p>		
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución. Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce</p>	<p>Sin embargo, pese a la posibilidad de que ocurra, el agente que presente el proyecto, por su conocimiento, es probable que el costo presupuestado por la empresa se aproxime más al costo real que el costo que pueda estimar el Modelo.</p> <p>En tal situación, no parece razonable que el valor que arroje el Modelo tenga necesariamente que ser el valor de referencia, sin considerar a tal fin también el valor propuesto por la empresa.</p> <p>Por esto puede ser razonable considerar que el valor de referencia se establezca de una combinación entre el valor del modelo y el valor presupuestado por el agente.</p> <p>Incluso arribando a una solución intermedia el incentivo a reducir costos seguiría estando vigente, y la misma permitiría atenuar el impacto por la variabilidad de los resultados del Modelo; ello en atención a que los desvíos respecto a los valores reales igualmente se corregirían una vez que el proyecto sea puesto en operación y se auditen los costos reales incurridos.</p>		<p>Adicional a las respuestas sobre este mismo aspecto, en la función regulatoria, los valores que se deben reconocer son aquellos que resulten eficientes, para ello se tiene un modelo con una amplia base de información de gasoductos en Colombia. Es por esta razón por la cual la CREG no ha accedido a la incorporación de una metodología de libro abierto pura.</p> <p>En este nuevo periodo tarifario se recogerá nueva información de los proyectos que realicen las empresas y de los proyectos que se ejecuten de los planes de abastecimiento de gas natural.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 422

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia, en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>			
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido</p>	<p>Por lo tanto, si bien el modelo incorpora nuevas características no se puede concluir que el mismo sea más preciso. Adicionalmente, la herramienta empleada no deja de ser un modelo paramétrico obtenido por analogía o comparaciones por lo que el rango de error se sigue manteniendo entre - 50% a + 100%. Estos niveles de predicción de costos son utilizados para establecer un valor de presupuesto orientativo de un proyecto incipiente. Los afinamientos realizados posiblemente aproximen los resultados obtenidos con una estimación Clase IV en los rangos de solapamiento con la estimación Clase III, pero no se puede afirmar que el modelo tenga una mejora sensible en su calidad de estimación. Consecuentemente el rango de error en la estimación estaría comprendido entre</p>		<p>Además de contar con un modelo mejorado se introdujo la banda de ajuste 1ue permite ajustar el valor de referencia acorde a la variación del valor real. El rango para la aplicación de la banda de ajuste se considera una buena aproximación para el 'cost / profit sharing'.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 423

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>mediante la herramienta propuesta en la misma resolución. Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia, en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>	<p>– 30 y + 50% pero siempre que se cumpla con las condiciones que se detallan en el esquema propuesto por la ACEI.</p>		
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este</p>	<p>Como se puede apreciar en la tabla anterior el modelo pese a las modificaciones introducidas por la Comisión el modelo de valoración de activos continúa siendo una herramienta paramétrica del tipo clase 4. Además el esfuerzo realizado por la Comisión para atenuar los desvíos en la estimación se ve reducido por el ajuste en el límite superior fijado para el mecanismo de menú de contratos, el cual en la Resolución N° 160 del 2020 se fijó en un 30% cuando en la Resolución</p>		<p>Además de contar con un modelo mejorado se introdujo la banda de ajuste 1ue permite ajustar el valor de referencia acorde a la variación del valor real. El rango para la aplicación de la banda de ajuste se considera una buena aproximación para el 'cost / profit sharing'.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 424

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución.</p> <p>Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia, en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>	<p>N° 90 del 2016 era del 40%. En este sentido se debe considerar que el uso de un modelo paramétrico no es una práctica habitual en la región. Los entes reguladores de Argentina, Brasil, Perú y México adoptan como valor a remunerar en tarifa la inversión realizada auditada y no un monto obtenido de un modelo paramétrico.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 425

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución. Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia,</p>	<p>Otro punto que debe indicarse es que al tomarse información de ductos de otros países para establecer los costos unitarios que se emplean en la valoración de activos, los valores obtenidos no incorporan las particularidades de Colombia como por ejemplo, el adicional que los proveedores incorporan en su cotización para cubrirse por posibles variaciones del tipo de cambio y así asegurarse el valor en dólares.</p>		<p>En el caso de los gasoductos la información base del modelo es de costos en Colombia. Los factores multiplicadores, que es un tema diferente, afecta el valor base.</p> <p>En el caso de los compresores el valor principal se recoge de los EEUU. Aquí la situación es diferente porque en esa infraestructura el valor internacional eficiente sí es la referencia. Por su puesto el modelo incluye algunos elementos que son particulares en Colombia y aspectos adicionales como los gasoductos de conexión, que son necesarios, se reconocerían aparte.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 426



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>			
<p>La Resolución CREG N°160 del 2020 plantea para la valorización de las inversiones del Plan de Nuevas Inversiones (PNI) y las Inversiones de Ampliación de Capacidad (IAC) un esquema donde el valor que se va a reconocer depende tanto del valor real como el valor de referencia de la inversión. Con este esquema el agente transportador y los usuarios comparten una parte del beneficio o penalidad que se genera producto del desvío entre el valor real y el valor de referencia obtenido mediante la herramienta propuesta en la misma resolución. Este esquema recibe en la regulación el nombre de <b>menú de contratos</b> aunque en la práctica regulatoria se lo conoce</p>	<p>Considerando la metodología propuesta por la Comisión de pasar a moneda local empleando el tipo de cambio, este efecto no es capturado por lo que se tiene que incorporar un adicional que refleje el costo de la cobertura en pesos. En este sentido, el transportador nunca podría llegar al valor eficiente del modelo dado que sus proveedores internalizaran el efecto de tasa de cambio en su valor y este es trasladado al costo de la inversión</p>		<p>Cuando una empresa conoce en qué moneda se tienen los ingresos lo eficiente es buscar una cobertura natural, es decir, financiarse en la misma moneda.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 427

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>como “Cost/profit sharing” y busca que el transportista comparta con los usuarios una parte del beneficio que obtendría por desarrollar el proyecto con un costo menor al de referencia, en tanto que en el caso de que la inversión supera al valor de referencia, los usuarios abonan en tarifa una parte del exceso requerido para el desarrollo del proyecto.</p>			
<p>Dado que la Comisión emplea un modelo parametrizado para estimar el valor de referencia “eficientes” de la inversión, es poco probable que la herramienta sobrevalore el monto a reconocer, lo más probable es que el</p>	<p>(...) Propuesta – Eliminación del valor tope superior del Menú de Contratos Teniendo en consideración que en los mecanismos de “cost sharing/profit sharing” utilizados en el ámbito internacional raramente se establece un tope (ni inferior ni superior) para el porcentaje a compartir. La aplicación de mecanismos como el definido en el menú de contratos debe ser simétrico y no como propone la Comisión. Propuesta - Fijación de Valor de Referencia = (Valor Propuesto por el transportador + Valor Modelo de ref)/2 En el caso de la presentación de nuevos proyectos, dado que en la etapa en que se realiza la presentación de proyectos ante la CREG éstos están en fase de desarrollo preliminar (sería ineficiente e innecesario realizar ingeniería de más nivel de detalle de proyectos que</p>		<p>Adicional a las respuestas sobre este mismo aspecto, en la función regulatoria, los valores que se deben reconocer son aquellos que resulten eficientes, para ello se tiene un modelo con una amplia base de información de gasoductos en Colombia. Es por esta razón por la cual la CREG no ha accedido a la incorporación de una metodología de libro abierto pura.</p> <p>En este nuevo periodo tarifario se recogerá nueva información de los proyectos que realicen las empresas y de los proyectos que se ejecuten de los planes de abastecimiento de gas natural.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 428



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	negativo en – 2,5% convirtiéndose en una penalización extra si el ratio IQI llega a 150.		
	<p>En la Resolución CREG 090 de 2016, la Comisión propuso habilitar la presentación de proyectos por parte de las transportadoras destinadas a Inversiones en Aumento de Capacidad (IAC) con una Vida Útil Normativa (VUN) de 10 años en lugar de los 20 años. Alternativa de VUN a 10 años – Extraído Resolución CREG 90/2016 Sin embargo, en la Resolución CREG No 160 de 2020 la Comisión omitió esta posibilidad, sin presentar una justificación que permita conocer los motivos de dicha exclusión. La posibilidad de optar por una vida útil de 10 años en lugar de 20 años, resultaba una señal positiva al viabilizar obras de ampliación que por las características de los pozos de producción o la demanda no se realizarían si solo se cuenta con la opción de la vida útil de 20 años, ya que el agente transportador no tendría asegurado el repago o amortización de la inversión. (...) Tal como se puede apreciar en el argumento de la Comisión la opción de la vida útil normativa de 10 años, posibilitaba el desarrollo de inversiones de ampliación que de otra manera no se realizarían por el riesgo de amortización. Por lo anterior es que no se comprende la motivación de la Comisión al omitir esta posibilidad en la Resolución CREG No 160 de 2020, aún</p>	<p>Se solicita a la Comisión que al igual que en la Resolución CREG 090 de 2016, habilite la presentación de proyectos de Inversiones en Aumento de Capacidad (IAC) con una Vida Útil Normativa (VUN) de 10 años en lugar de los 20 años. Esta opción posibilitaría el desarrollo de proyectos que por las características del mismo no serían viables con una vida útil normativa de 20 años. Adicionalmente se solicita que si una vez finalizada la vida útil normativa de 10 años, la expansión continua operando, la misma tenga la remuneración fijada por normativa para activos que finalizaron su vida útil normativa.</p>	<p>Lo previsto es que un productor pueda acordar con el transportador incumbente una ampliación de capacidad en la red existente en las condiciones particulares que necesite de tiempo siempre y cuando sea para entregar nuevo gas al sistema. Esa ampliación no estará disponible para terceros y no estará en cargos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 430

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	a sabiendas de que esta omisión frenaría el desarrollo de obras de ampliación en los contextos mencionados.		
	Adicionalmente, la CREG propone introducir cambios en el reconocimiento de las inversiones en dólares y sobre la remuneración de activos cuya vida útil normativa ha terminado, lo cual vulnera principios de eficiencia, publicidad y motivación, toda vez que no se cuenta con los estudios ni la evidencia de los efectos que los mismos podrían tener en el mercado y, de manera particular, la afectación que tendrían las empresas de transporte producto de la nueva metodología. Sobre el particular, la CREG debió realizar un riguroso Análisis de Impacto Regulatorio AIR-, el cual no solo procede por recomendación de OCDE la cual fue acogida por el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la República de Colombia en el documento Conpes 3816 de 2014 sino por expresa disposición de nuestra normatividad Decreto 2696 de 2004, compilado en el Decreto Único 1078 de 2015, Artículo 2.2.13.3.4. que contiene las reglas especiales de difusión para la adopción de fórmulas tarifarias con una vigencia de cinco años. También debe tenerse en cuenta que al respecto, el artículo 87 de la Ley 142 establece los criterios que deben ser observados a la hora de fijar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios, dentro de los cuales destacamos la		Ver Capítulo 6 del presente documento y respuestas anteriores sobre el tema.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 431

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>eficiencia económica, suficiencia financiera, simplicidad y transparencia.</p>		
	<p>1. Se aclara que los eventos o factores detonantes se pronostican mas no se predicen, ya que no es posible predecir cuándo ni cuanto (de qué magnitud) se va presentar cierta lluvia o sismo, ni mucho menos la combinación de estas. Esto se amplía más en la parte final del capítulo de limitaciones. El termino de intervención predictiva hace parte más de la jerga ingenieril que de la realidad.</p>		<p>Cuando la CREG en su función de incorporar nuevos valores para la base regulatoria de activos, BRA, debe establecer valores de eficiencia. Sin embargo, se insiste en que el modelo es mucho más robusto que el que se utilizó para aprobar cargos en 2011 y 2012 y contiene una base amplia de información de gasoductos en Colombia. No es clara la alusión a que "ingenieril" es diferente a la realidad.</p>
	<p>2. La resolución 160 del 2020 de la CREG en su Artículo 7, señala como elemento de juicio para determinar si va a incluir o no una obra dentro de la base tarifaria, el concepto de la "razonabilidad"; con base en lo cual, se puede concluir que está abierta la posibilidad de que se incluya una obra cuando sea perfectamente razonable y que se excluya cuando no lo sea. Este concepto aplica de lleno en el criterio No. 1, que tiene una alta carga de subjetividad, toda vez que la Resolución no establece concretamente el concepto "debidamente justificados".</p>		<p>En la construcción del BRA el regulador sólo puede reconocer aquellos valores que son estrictamente necesarios para la prestación del servicio. Esta es una discusión en cualquier metodología que derive en un cargo regulado. Debe tenerse en cuenta que el transportador en su solicitud debe justificar la necesidad del activo o proyecto para evaluación de la Creg. Un ejemplo puede ser un gasoducto dedicado que el transportador lo quiera incorporar en el BRA sin justificación. Por ejemplo, sin demostrar que en el recorrido del gasoducto hay demanda necesaria por atender.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 432

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>3. Con respecto a los criterios dos y tres, queda claro que la Resolución considera razonable incluir en la base tarifaria el valor de una obra geotécnica que se ejecute durante la vida útil normativa, pero sin contemplar aquellas que se realicen dentro de sus primeros 10 años. Esto no es válido, ya que tal como se ha demostrado, en este documento la amenaza no es previsible en el tiempo ni en su magnitud.</p>		<p>Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.</p>
	<p>4. Supone la CREG, en consecuencia, que durante los primeros 10 años del gasoducto en consideración o que después de haberse cumplido la vida útil normativa del mismo, no hay obra geotécnica que sea lo suficientemente razonable como para incluirla dentro de la base tarifaria. Como se demuestra en el presente estudio, tal suposición no constituye una perspectiva concordante ni con la evolución desfavorable de los eventos naturales ni con el concepto de control del riesgo para la tubería. La misma afirmación aplicaría para el caso de tuberías con vida útil normativa adicional.</p>		<p>Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.</p>

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 433

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>5. Para validar lo anterior, se puede intuir dada la historia y los conceptos de expertos de geotecnia, que generalmente los primeros años de operación es el periodo donde se presentan la mayor cantidad de eventos de inestabilidad y que son dependientes de los efectos detonantes de manera estrictamente necesaria, ya que los suelos de reconfiguración de los derechos de vía están recién dispuestos, haciéndolos más susceptibles a moverse y que por el contrario como fenómeno natural con el tiempo se van densificando y acomodando. Lo anterior no condiciona a que en adelante (después de los 10 primeros años) se sigan presentando fenómenos de remoción en masa, inundación y socavación porque se sabe que dependerá de las condiciones detonantes. La susceptibilidad es posible que disminuya, pero los detonantes seguirán siendo una total incertidumbre.</p>		<p>Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.</p>
	<p>6. Está claro que, para los eventos geotécnicos o las fuerzas naturales, ni sus características ni su magnitud son función del tipo, la calidad o las condiciones intrínsecas de la tubería; éstos son conceptos totalmente separados, pues pueden ser influyentes, pero no determinantes.</p>		<p>Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 434



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	7. Se propone bajo conceptos ya demostrados que la “razonabilidad” sea función no de la edad de la tubería si no del riesgo geotécnico que representa y en la gestión para mitigarlo o remediarlo.		Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.
	8. Se propone que sólo se puede asegurar realmente la justificación de una obra geotécnica ya sea cuando se ha respetado el método que parte de la zonificación por susceptibilidad y termina en el cálculo de la magnitud de la amenaza o cuando se ha presentado un caso de fuerza mayor.		Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.
	9. Se propone además que la inversión sea considerada más desde el punto de vista de mantenimiento preventivo y correctivo y que la “razonabilidad” se funde en criterios que orienten la inversión hacia la estimulación de la “predicción” (ver aclaración en capítulo de limitaciones) y la previsión y a desestimular la corrección. Contrario a lo que en el fondo pretende la actual norma.		Las inversiones en geotecnia que se reconocen son valores de inversión ya ejecutados.
	Como conclusión general, la ocurrencia de los eventos geotécnicos no dependen de la edad de la tubería, y los fenómenos naturales o factores detonantes no son predecibles bajo ningún punto de vista. Derivado de lo anterior, la justificación		Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 435



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Los gastos de geotecnia deben estar justificados	Tiene alta carga de subjetividad, toda vez que la Resolución no establece concretamente el concepto “debidamente justificados”.		Desde el punto de vista regulatorio resulta necesario que todas las inversiones adicionales que se incluyan en la base regulatoria de activos estén debidamente justificadas por el transportador. En el caso de las geotecnias es necesario que cuando una inversión se incluya sea producto de la conclusión de que regulatoriamente hacía sentido su incorporación.
Los activos deben tener más de 10 años de operación	Esto no es preciso, ya que tal como se demostró en el documento, la amenaza (detonantes= lluvia, sismo y antropogenia) no es previsible en el tiempo ni en su magnitud.		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.
Los activos deben tener más de 10 años de operación	Los primeros 10 años son incluso lo mas críticos en ocurrencia de fenómenos de remoción en masa debido a la reciente intervención del terreno y a la incertidumbre de como se va comportar ante las lluvias y sismos.		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 437

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
No se incluyen activos que cumplan VUN en t-1	No constituye una perspectiva concordante con la evolución desfavorable de los eventos naturales.		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.
No se incluyen activos que cumplan VUN en t-1	La ocurrencia depende de las condiciones naturales y, particularmente, las lluvias son afectadas por el cambio climático y la deficiencia en los registros de las entidades encargadas.		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.
No se incluyen activos que cumplan VUN en t-1	Por lo anterior los eventos naturales no depende de la edad de la tubería, ya que ante un deslizamiento de gran magnitud, por más que una tubería sea nueva, de alto espesor y bien soldada, esta va fallar.		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 438

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Razonabilidad de incluir o no las obras de geotecnia en la base tarifaria con menos de diez años</p>	<p>Gasoducto Transmetano La línea del gasoducto de TRASMETANO reporta dos (2) fallas por intervenciones de terceros en la construcción de una nueva vía, en los años 2015 y 2017. Oleoducto Caño Limón – Coveñas (1984) Los Naranjos 1987, La Yegüera en 1986 La Piazzola (2014), río Cobaría 1988 y una más reciente en 2019. Oleoducto OCENSA (1997) PK 136, Samacá, que se manifestó entre los años 2001 y 2004 (4 y 5 años después de la puesta en servicio) y el del PK 507, en el año 2007, poco antes de los 10 años de su puesta en operación. Gasoducto TGI (&lt;2000) La Curubita. Además, se reactivó un deslizamiento en el PK 220 donde recientemente habían construido un Loop. Gasoducto Apiay-Usme Quebrada Estaquecá, permanentemente se han presentado problemas geotécnicos. Quebrada El Estado y un gran deslizamiento en la vereda Samaria en el sector de Villavicencio. Estos tres sitios han estado activos durante el periodo de operación del gasoducto. Oleoducto de Los Llanos Nunca tuvo problemas durante sus primeros diez años, sin embargo, después de este periodo se presentó el deslizamiento del kilómetro PK 220 en el año 2015 y hoy sigue siendo objeto de</p>		<p>Con referencia a obras de geotecnia originadas por terceros es preciso señalar que regulatoriamente se analizaría la responsabilidad de esos terceros. Por ejemplo, en el caso de los desarrollos viales la Comisión entiende que conforme a la Ley de Infraestructura los encargados del desarrollo de las vías asumen la responsabilidad de los efectos que se produzcan en el desarrollo de esa infraestructura. En el caso de los gasoductos, si un desarrollo vial derivare en una afectación al gasoducto, el desarrollador de la carretera tiene la responsabilidad de resolver la situación, por su puesto con el transportador. Desde el punto de vista regulatorio no tiene sentido que el usuario asuma los efectos de terceros en los gasoductos, en la medida que se entiende que son las empresas las que tienen la responsabilidad de gestionar esos aspectos. Conforme a lo anterior, frente a la petición de que se incluyan inversiones de geotecnia por efectos de terceros, la Comisión advierte que se trataría de una señal inconveniente.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 439

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>atención.  <b>Como se puede observar el mayor porcentaje de fallas de tuberías están relacionados con fenómenos geotécnicos y con graves consecuencias.</b>  <b>Estos son algunos de los casos de mayor impacto, los cuales como se puede observar algunos son concurrentes dada la complejidad de la estabilidad, incluso por mas que se construyan obras geotécnicas</b></p>		
<p>Razonabilidad de incluir o no las obras de geotecnia en la base tarifaria con menos de diez años</p>	<p>En estos momentos Promioriente tiene una falla en una zona donde incluso la evaluación de amenaza era moderada. El caso de Dos quebradas es también muy diciente en cuanto a la ocurrencia de fenómenos catastróficos donde incluyen cerca de 30 fatalidades. La ocurrencia de fenómenos naturales no depende de la edad de la tubería. Esta problemática no solo esta enmarcada en Colombia sino a nivel de la cordillera de los Andes, como es también el caso del gasoducto Camisea el cual es conocido por sus múltiples fallas en sus edades tempranas de construcción y hoy sigue siendo lugar de emergencias en la operación.</p>		<p>En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.</p>
<p>Cómo se define el riesgo?</p>	<p>“Probabilidad condicional es la probabilidad de que ocurra un evento A, sabiendo que también sucede otro evento B. La probabilidad condicional se escribe <math>P(A B)</math> o <math>P(A/B)</math>, y se lee «la probabilidad de A dado B». No tiene por qué haber una relación</p>		<p>En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 440



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>propios de las líneas de transporte. Esta metodología define claramente la cantidad, tipo y profundidad de los ensayos de exploración y laboratorio de los estudios así como el tipo de base cartográfica con la que se debe contar para la elaboración de los mapas temáticos que definen la susceptibilidad. Es muy importante tener en cuenta que estas metodologías son recientes y que antes no se contaban con los criterios y herramientas para esto. Aplican para líneas de transporte existentes y las proyectadas. Lo eventos ya ocurridos se justificaran bajo los estudios respectivos.</p>		
La gestión del Riesgo	Concepto de deterioro técnico		<p>En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.</p>
Nuestra propuesta	<p>Las ocurrencias de los eventos geotécnicos no dependen de la edad de la tubería, y los fenómenos naturales o factores detonantes no son predecibles bajo ningún punto de vista. Derivado de lo anterior, la justificación de una obra fundamentada en un: Análisis del riesgo y su gestión y seguimiento (monitoreo)</p>		<p>En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 442



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	Impacto en el servicio: Confiabilidad y eficiencia (propósito de la CREG) debería ser considerada como razonable para que los costos tanto de sus estudios como los de su ejecución sean incluidos dentro de la base tarifaria.		considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.
Cambios Propuestos	Un evento geotécnico de inestabilidad en un ducto que haya evaluado el riesgo, se haya mitigado el riesgo (obras o variante para bajar la amenaza a baja o moderada) y monitoreado debería ser reconocido por la CREG en la base tarifaria tanto estudios y obras. (Ver E-2021-008295 diapositiva 11)		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.
Cambios Propuestos	Si el evento ocurre estando el riesgo en categoría baja o moderada (monitoreo) con mayor razón deben ser reconocidos el plan tarifario.		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes de cinco años la Comisión sigue considerando que son eventos que de ocurrir los debe asumir la empresa.
Cambios Propuestos	La justificación: se está haciendo lo técnicamente posible para identificarlo, mitigar y monitorear el riesgo		En consideración a los análisis de los nuevos elementos aportados la Comisión decidió ajustar el reconocimiento de inversiones para que después del año 5 de la entrada en operación de un gasoducto o del reconocimiento de un nuevo valor, por cumplimiento de VUN, se puedan incluir conceptos asociados con geotecnia. Antes

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 443









TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>dedicado y pasará a ser de uso.”</p>	<p>transportador realice el transporte en el gasoducto (porcentajes de un determinado tipo de demanda que debería ser la demanda regulada), (iii) establezca el procedimiento a seguir cuando no se logren los acuerdos bilaterales para entregar la operación del gasoducto a un transportador o por razones de límites de integración de actividades no pueda crearse un vehículo que permita el desarrollo de dicha actividad. Por último, consideramos esencial que el alcance de la obligación se delimite de manera particular a esta disposición relacionada con los gasoductos dedicados y no como una remisión a la norma que hoy existe para los productores pues si bien, los gasoductos dedicados y los gasoductos de conexión en principio comparten una característica similar como es la dedicación exclusiva del activo, corresponden a conceptos regulatorios independientes que deberían tener su regulación propia.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 448









TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Inversiones en aumento de capacidad, IAC:</b> Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé desarrollar en cada año del período tarifario con el propósito exclusivo de incrementar la capacidad de su sistema de transporte. Para efectos regulatorios, estos proyectos corresponderán únicamente a Loops y compresores que se construirán en el sistema de transporte existente, y deberán estar orientados a atender nueva demanda de capacidad de transporte prevista durante el horizonte de proyección. Se entiende por nueva demanda el aumento en el flujo de gas natural a transportar en un tramo regulatorio.</p>	<p>Las inversiones de aumento de capacidad no se deben limitar únicamente a loops y compresoras, ya que mediante otro tipo de infraestructura como el almacenamiento se puede lograr aumentos de capacidad.</p> <p>Adicionalmente, las inversiones de aumento de capacidad se realizan por contratos, los cuales son usados de acuerdo al flujo que estima el remitente.</p> <p>En este sentido el flujo de gas natural no está a cargo del transportador sino de los remitentes que de acuerdo a su necesidad lo utiliza.</p>	<p>Inversiones en aumento de capacidad, IAC: Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé desarrollar en cada año del período tarifario con el propósito exclusivo de incrementar la capacidad de su sistema de transporte. Para efectos regulatorios, estos proyectos corresponderán únicamente a Loops, compresores, <u>entre otros debidamente soportados por el transportador</u>, que se construirán en el sistema de transporte existente, y deberán estar orientados a atender nueva demanda de capacidad de transporte prevista durante el horizonte de proyección. <u>Se entiende por nueva demanda el aumento en cantidad de capacidad contratada de transporte de gas natural a transportar en un tramo regulatorio.</u></p>	<p>Es del entendimiento de la Comisión que loops y compresores son los activos utilizados para la ampliar la capacidad de transporte. En cuanto al almacenamiento, corresponden a activos que son utilizados para confiabilidad del sistema y su remuneración se definirá en resolución aparte.</p>
<p><b>Loop:</b> Es una línea de gasoducto que se deriva de un gasoducto y se vuelve a conectar al mismo en otro punto, con el objeto de aumentar la</p>	<p>Durante la vigencia de la resolución CREG 126 de 2010, se evidenció que algunos transportadores propusieron infraestructura que se deriva de un gasoducto y busca atender la misma demanda del gasoducto inicial sin volverse a conectar al mismo gasoducto.</p>	<p>Loop: Es una línea de gasoducto que se deriva de un gasoducto y se vuelve a conectar al mismo en otro punto con el objeto de aumentar la capacidad de transporte del respectivo</p>	<p>Con la definición actual se entiende claramente el loop. No es necesario modificar la definición.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 452

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
capacidad de transporte del respectivo gasoducto.	En este sentido para lograr una adecuada competencia por la demanda proponemos que la definición de <i>Loop</i> incorpore la atención de la demanda existente o el aumento de la misma.	gasoducto, o busca atender la demanda existente de un transportador incumbente con el propósito de satisfacer los incrementos de consumo de la misma.	
<p><b>Programa de nuevas inversiones, PNI:</b> Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé poner en operación comercial en cada año del período tarifario, para mantener la continuidad o extender la prestación de servicio de transporte. Para efectos regulatorios, estos proyectos corresponderán únicamente a gasoductos de variantes, de proyectos de red tipo I y proyectos de la red tipo II de transporte. El programa de nuevas inversiones no incluirá las inversiones en proyectos que hagan parte del plan de abastecimiento de gas natural adoptado por el Ministerio de Minas y Energía. La descripción de la red tipo I está incluida en el Artículo 40 y para el tipo II</p>	<p>Con el fin de garantizar la confiabilidad en los gasoductos de TGI, se requieren obras que son diferentes a las variantes. En los expedientes anteriores estas obras están asociadas a: i) Geotecnia, ii) Modernización de centros operativos, iii) Adecuaciones de los tipos de medida, iv) actualización de los tipos de medida, v) ampliaciones de capacidad de las estaciones, v) entre otras. Estas y otras inversiones como las que se realizan para adecuar infraestructura a la normatividad en diferentes aspectos como lo son i) modificaciones en trampas, ii) adecuación en puente gruas, iii) inversiones que se hagan en la infraestructura por cambio total o adecuaciones requeridas para dar cumplimiento normativo en temas Salud y Seguridad en el Trabajo. Ejemplo de lo anterior, la mitigación de riesgos de espacios confinados alineado con los nuevos requerimientos de la Resolución 0491 del 2020, entre otros. Es bastante riesgoso incluir esto en los gastos de AOM ya que son inversiones importantes que dan seguridad y confiabilidad al sistema, que en caso de no tener la señal adecuada y debido a que son necesarias para la prestación</p>	<p>Programa de nuevas inversiones, PNI: Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé poner en operación comercial en cada año del período tarifario, para mantener la continuidad o extender la prestación del servicio de transporte. Para efectos regulatorios, estos proyectos corresponderán a gasoductos de variantes, de proyectos de red tipo I y proyectos de la red tipo II de transporte, <u>así como planes de geotecnia, proyectos de ampliación, automatización o actualización en conexiones, puntos de entrada, puntos de salida, estaciones de entrada, estaciones de salida y estaciones de transferencia de custodia, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución se encuentran incluidas en los cargos de transporte, entre</u></p>	<p>Se ha realizado ajuste en el texto de la resolución para señalar que las obras de geotecnia pueden reconocerse siempre y cuando éstas tengan la debida justificación, no hayan sido conceptos asegurables y hayan ocurrido después de cinco años de la entrada en operación del gasoducto en la primera vida útil normativa. En el caso de otros elementos mencionados están contemplados en el Anexo 1 y en el formato 4 del Anexo 4 de la resolución.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 453

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>en el Artículo 41 de la presente resolución.</p>	<p>del servicio, las mismas tengan que realizarse a pesar de la falta de remuneración o subremuneración, lo que puede hacer que el transportador se vea incurso en detrimento de patrimonio y/o a sanciones por parte de otras entidades gubernamentales. Lo anterior, dado que la propuesta del regulador para la remuneración de los gastos de AOM no estaría reconociendo estos nuevos valores dentro del cálculo del AOM eficiente, al estar migrando estos conceptos del rubro de inversión al de gastos de AOM.</p>	<p>otros <u>debidamente soportados por el transportador</u>. El programa de nuevas inversiones no incluirá las inversiones en proyectos que hagan parte del plan de abastecimiento de gas natural adoptado por el Ministerio de Minas y Energía. La descripción de la red tipo I está incluida en el Artículo 40 y para el tipo II en el Artículo 41 de la presente resolución.</p>	
<p><b>Programa de nuevas inversiones, PNI:</b> Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé poner en operación comercial en cada año del período tarifario, para mantener la continuidad o extender la prestación del servicio de transporte. Para efectos regulatorios, estos proyectos corresponderán únicamente a gasoductos de variantes, de proyectos de red tipo I y proyectos de la red tipo II de transporte. El programa de nuevas inversiones no incluirá las inversiones en proyectos que hagan parte del plan</p>	<p>De acuerdo con el artículo 15, del Título II de la resolución CREG 160 de 2020, se podrán mantener en la base de activos a reconocer las ampliaciones o actualizaciones correspondientes a conexiones, puntos de entrada, puntos de salida, estaciones de entrada, estaciones de salida y estaciones para transferencia de custodia, que a la fecha de entrada en vigencia de la resolución se encuentran incluidas en los cargos de transporte; no obstante, en la definición de “Programa de nuevas inversiones, PNI” este tipo de actividades no son incluidas.</p> <p>Con la finalidad de mantener la continuidad en la prestación del servicio de transporte, para las estaciones de transferencia de custodia se requiere tanto la compra de equipos nuevos como la actualización tecnológica de los existentes, lo anterior con la finalidad de</p>	<p>Incluida en el ítem anterior.</p>	<p>En el caso de otros elementos mencionados están contemplados en el Anexo 1 y en el formato 4 del Anexo 4 de la resolución.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 454



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>se contará a partir de la entrada en operación de los activos IAC correspondientes. Para aquellos gasoductos construidos bajo esquema contractual de BOMT, se mantendrá el período de treinta (30) años para la vida útil normativa.</p>		<p>activos IAC correspondientes. <u>Para el caso de los activos que forman parte de las IFPNIt-1 y que se tratan de ampliaciones de capacidad, este período de 20 años se contará a partir de la fecha de entrada en vigencia de los cargos calculados con la presente resolución.</u> Para aquellos gasoductos construidos bajo esquema contractual de BOMT, se mantendrá el período de treinta (30) años para la vida útil normativa.</p>	
<p>b) La información distinta a gastos de AOM del período tarifario t-1 corresponderá a aquella de que disponga el transportador hasta el mes anterior a la fecha de la solicitud de aprobación de nuevos cargos con la metodología adoptada en la presente resolución para el período tarifario t. Para el caso de los gastos de AOM, la información del período tarifario t-1 será aquella de que disponga el transportador hasta el 31 de diciembre del año anterior a la solicitud.</p>	<p>Para el caso de los activos provenientes de un BOMT, de los cuales se tenga menos de 5 años de información, considerar los valores que fueron aprobados en el periodo tarifario anterior, dado que es una información de la que no dispone el transportador. Un ejemplo de esto es la línea de gasoductos que van desde Mariquita hasta Cali.</p>		<p>Se debe reportar la información disponible de los BOMT. La Comisión podrá utilizar la mejor información de que disponga para complementar el cálculo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 456

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Disposiciones para gasoductos dedicados.</b> Los gasoductos dedicados deben cumplir las siguientes disposiciones: (...)</p>	<p>Solicitamos que sea expreso que un gasoducto dedicado que fue construido con la definición que existía de manera previa en la Resolución CREG 001 del 2000 a la consignada en la Resolución CREG 126 del 2010 y que nació con más de un consumidor conectado, pueda seguir manteniendo su status de Gasoducto Dedicado.</p> <p>Lo anterior con el propósito de no afectar con una mayor tarifa a los usuarios ya conectados a dicho gasoducto.</p>	<p>Solicitamos que sea expreso que un gasoducto dedicado que fue construido con la definición que existía de manera previa en la Resolución CREG 001 del 2000 a la consignada en la Resolución CREG 126 del 2010 y que nació con más de un consumidor conectado, pueda seguir manteniendo su status de Gasoducto Dedicado.</p>	<p>En lo referente al gasoducto dedicado se debe dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución CREG 033 de 2018. Se han realizado ajustes en cuanto al periodo de aplicación para los gasoductos dedicados que ya cuentan con usuarios conectados y a la solicitud de cargos.</p>
<p><b>Trámite de cargos para gasoductos dedicados o convertidos a gasoductos.</b> Cuando para un gasoducto dedicado o convertido, se encuentre en operación y se soliciten cargos de transporte, se aplicará el procedimiento descrito en el literal e) del Artículo 23 de la presente resolución. (...)</p>	<p>Solicitamos aclarar el artículo a aplicar para el trámite de cargos, ya que el referenciado artículo 23 no contiene el procedimiento.</p>	<p>Solicitamos aclarar el artículo a aplicar para el trámite de cargos, ya que el referenciado artículo 23 no contiene el procedimiento. Para el caso de gasoductos dedicados que se encuentren en operación se aplicará lo correspondiente al literal e) del artículo 23 (activos que continúan en operación).</p>	<p>Se ajustará la redacción para mayor claridad.</p>
<p>Vida Util Normativa</p>	<p>Es importante revisar y depurar el valor de los activos actuales, antes de proceder a evaluar posibles propuestas de los transportadores o terceros, sobre agrupar o estampillar tramos de gasoductos dentro de cada sistema de transporte. Igualmente, el hecho de que se anticipe el período de recuperación de la inversión, no implica que concluido</p>	<p>Por lo anterior, se sugiere que una vez transcurrido el período de recuperación de la inversión anticipado por el regulador, en los subsiguientes períodos tarifarios se reconozca la rentabilidad mínima operacional sobre el activo</p>	<p>Se debe insistir en que, en transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión y recibir la rentabilidad asociada a la misma. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad (incluyendo la rentabilidad de la inversión) por lo que una</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 457

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	dicho período el regulador no deba reconocer a un agente del mercado una rentabilidad mínima hasta que el activo salga del servicio.	existente (ROA), tal y como lo propone la Misión de Transformación en el documento final del Foco 2.	rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación.
literal i) Para cada uno de los tramos de gasoductos: i) existentes, ii) del programa de nuevas inversiones y de iii) inversiones en aumento de capacidad deberá incluir la información del Anexo 2 de la presente resolución y adjuntar un archivo georreferenciado en formato kmz que incluya cada uno de los tramos y cada estación de compresión.	En cuanto a la información de la infraestructura georreferenciada, consideramos conveniente la que también sea reportada al Gestor del Mercado, con el fin de complementar los mapas de gas natural nacional a implementarse por el Gestor en el período 2021 – 2025. Lo anterior, con las cláusulas de confidencialidad y manejo de la información que la Comisión considere pertinentes.		Se considera que no corresponde a las funciones actuales del gestor del mercado. En caso de que se asignen funciones relacionadas con la información solicitada, se revisará la pertinencia de dar acceso a esta información.
GENERAL	Sobre las inversiones que ya fueron remuneradas. Adicional a las inversiones consideradas en las Inversiones de Aumento de Capacidad IAC y Plan de Nuevas Inversiones PNI de la aprobación de los cargos tarifarios, existen casos donde los transportadores han realizado nuevas inversiones y ampliaciones de capacidad respaldadas con contratos de capacidad celebrados con los productores. Esta ha sido una modalidad que se ha usado para viabilizar la		En el proceso de consulta, por el comentario de varios usuarios no regulados, se evidenció, por parte del transportador, el cobro de primas adicionales a los cargos regulados. Esto con el objeto de desarrollar infraestructura adicional. En consideración a que la actividad de transporte tiene características de monopolio natural la Comisión consideró prudente no permitir el cobro de esas primas

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 458



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>entrada de gas natural al mercado nacional y donde el transportador, ha cobrado en varios casos primas adicionales al cargo regulado, las cuales incluso llegan a duplicar la tarifa que se paga por la utilización del respectivo tramo. Para evitar que estas situaciones se presenten bajo la nueva metodología de remuneración, es fundamental tener en cuenta los siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para la aprobación de los nuevos cargos regulados, el transportador debe declarar los ingresos que obtuvo durante el periodo tarifario por estos activos que surgen de los contratos de capacidad celebrados con los productores y dicho valor sea descontado de la inversión existente, dado que en caso contrario los usuarios estarían pagando dos veces por el mismo activo.</li> <li>• Para los casos en que los productores hayan asumido los costos de un gasoducto de conexión conforme a lo establecido en la Resolución CREG 033 de 2018, y posteriormente deban vender dichos activos a un transportador por encontrarse en alguna de las causales estipuladas en dicha resolución, se solicita a la CREG que se establezca un mecanismo que garantice que el transportador sólo pueda cargar a la tarifa el menor valor entre el precio de compra del activo y el avalúo realizado por la CREG.</li> <li>• Por otra parte, sugerimos a la CREG acotar las negociaciones entre los productores y los transportadores</li> </ul>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 459

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>cuando se trate de inversiones de ampliación de capacidad, sea bajo las modalidades de open season o gasoductos de conexión, estableciendo topes a los cargos aplicables o permitiendo elegir entre otros oferentes las propuestas más económicas y eficientes.</p>		
<p>N/A</p>	<p>Resaltamos el esfuerzo de la Comisión en la expedición de esta resolución a consulta, la cual busca definir parámetros sobre la metodología para remunerar y permitir que se realicen las inversiones en el sistema de transporte de gas natural que los usuarios necesitan. No obstante, consideramos necesario que se revisen algunos aspectos de la propuesta que sugerimos reevaluar, dado que no garantizan en su totalidad la recuperación de las inversiones y gastos efectuados para la adecuada prestación del servicio, y que en algunos casos no contemplan las particularidades de la actividad. De esta manera los comentarios que aportamos están enfocados en los siguientes elementos: (1) primera etapa, (2) factor de utilización, (3) inversiones, (4) extensiones de red tipo II, (5) Vida Útil Normativa, (6) gastos AOM, (7) demanda y (8) agrupación y seccionamiento de tramos. En virtud de lo anterior, a continuación, desarrollamos cada punto:</p>		<p>Este comentario es introductorio.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 460

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>La Cámara considera acertado el diagnóstico realizado por la Comisión, sobre la sobre la exposición que tienen los consumidores a sobrecostos y riesgos que no le es posible controlar. En este orden de ideas, consideramos apropiada la propuesta CREG de asignar el riesgo de tasa de cambio a los transportadores, para que las tarifas sean estables de acuerdo con las condiciones del país.</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>
	<p>Finalmente, como comentario general y para desarrollar en el mediano plazo, para implementar los lineamientos OCDE de análisis de impacto regulatorio, consideramos importante que el Gobierno Nacional realice un informe de evaluación expost de la metodología de remuneración de transporte que hoy se está aplicando, que dicho informe sea público y en el cual se compare el ingreso esperado para los agentes transportadores al inicio de la metodología, para cada uno de los años con el ingreso real. De esta forma, todos los agentes relacionados, podremos verificar que tan adecuada ha sido la metodología de remuneración para el transportador y para los consumidores.</p>		<p>Las etapas que hacen parte del AIN, efectivamente determinan realiza análisis Expost para las diferentes regulaciones.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 461

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>"Programa de nuevas inversiones, PNI:</b> Son los valores eficientes de los proyectos que un transportador prevé poner en operación comercial en cada año del período tarifario, para mantener la continuidad o extender la prestación del servicio de transporte. Para efectos regulatorios, estos proyectos corresponderán únicamente a gasoductos de variantes, de proyectos de red tipo I y proyectos de la red tipo II de transporte. El programa de nuevas inversiones no incluirá las inversiones en proyectos que hagan parte del plan de abastecimiento de gas natural adoptado por el Ministerio de Minas y Energía. La descripción de la red tipo I está incluida en el Artículo 40 y para el tipo II en el Artículo 41 de la presente resolución".</p>	<p>1. De acuerdo con esta definición, los gasoductos de la red tipo II de transporte harán parte del programa de nuevas inversiones que podrá ejecutar el transportador, y no hay posibilidad de que estos gasoductos tipo II los puedan ejecutar distribuidores de gas como si se puede hacer actualmente con las reglas de la metodología de la Resolución CREG 126 de 2010. Si bien hasta el momento no se ha materializado la ejecución de gasoductos tipo II por parte de distribuidores, bajo las reglas de la Resolución CREG 126 de 2010, consideramos conveniente que en la nueva metodología se mantenga la posibilidad de que los distribuidores de gas puedan ejecutar gasoductos tipo II. Esto amplía las posibilidades de competencia en la ejecución de gasoductos tipo II que permiten llevar el servicio de gas a más usuarios. Por tanto, solicitamos mantener las reglas vigentes en la Resolución CREG 126 de 2010 para la ejecución de gasoductos tipo II.</p> <p>2. Según esta definición, en el programa de nuevas inversiones se reconocerán únicamente gasoductos de variantes, gasoductos tipo I y gasoductos tipo II. Surge la inquietud sobre cómo se remunerarán otras inversiones proyectadas que son necesarias para mantener la continuidad en la prestación del servicio, tales como inversiones en</p>		<p>La disposición mencionada en el comentario 1 muestra que ese mecanismo no ha sido materializado, por lo cual se considera que no es viable mantener la disposición. Con respecto al comentario 2 ver respuesta De PNI.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 462



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Visión y línea de tiempo</p>	<p>máxime cuando las fuentes tradicionales empiezan a declinar.</p> <p>Si bien consideramos que la nueva propuesta de remuneración de transporte deba ser una metodología que incorpore una transición hacia un nuevo esquema, desde el Grupo Vanti estimamos que no se requiere un periodo tan largo (de mínimo 5 años) para implementar un cambio en particular sobre la señal de cargos por distancia. Como bien señaló la Comisión en el taller, y conforme a los diferentes análisis y estudios entre los cuales está la Misión de Transformación Energética contratada por el Gobierno, hoy se están planteando los cambios en la red que permitirán migrar hacia un esquema de cargos tipo entrada-salida que requiere el mercado de gas para mejorar problemas estructurales como la falta de competencia en el suministro (ver comentario 1).</p>	<p>Conforme a lo expuesto, y en línea con el anterior comentario, desde Vanti invitamos a la Comisión a incorporar un cambio desde esta metodología que permita migrar de los cargos por distancia a una estampilla nacional en 1 año, y en un plazo razonable y alcanzable (2 años, 2023) poder contar en el mercado de gas con un esquema de transporte entry-exit que viabilice la competencia en suministro (Ver propuesta del sexto comentario).</p>	<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes. Al respecto se considera que, dada la condición radial predominante en el SNT, la mejor alternativa desde el punto de vista de eficiencia económica es la señal de distancia por tramos. Es posible que en el mediano plazo (e.g. siguiente período tarifario) esta condición cambie significativamente y por tanto en ese momento amerite migrar a un esquema de remuneración distinto.</p>
<p>Criterios de las Metodologías – Ley 142 de 1994</p>	<p>Considerando los criterios que se deben cumplir para definir un régimen tarifario, definidos en la Ley 142 de 1994, ALFAGRES S.A manifiesta que la Resolución no está abordando los criterios de simplicidad. Continuar con la metodología basada en distancia, a la cual se le debe proyectar los flujos de gas natural, para cada uno de los gasoductos, no es fácil de aplicar. Lo anterior, teniendo en cuenta lo mencionado en el numeral anterior, el cual expresa que realizar la proyección</p>		<p>La Comisión considera que un cambio en el modelo tarifario requiere realizar los análisis necesarios. Por lo tanto, los estudios permitirán establecer con claridad el modelo más adecuado para Colombia y la implementación del mismo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 464

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	de los flujos, dada la futura incertidumbre de las nuevas fuentes de producción, no sería realista no simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.		
Ajuste de la Metodología al Nuevo Contexto de Gas Natural: Declinación de las dos fuentes principales	La actual metodología de distancia partió de la existencia de un punto de entrada de suministro abundante y puntos de salida que se iban conectando a medida que se avanzaba con la construcción de la infraestructura. Hoy en día, no se presenta dicha situación. Por una lado y considerando las publicaciones de los potenciales de producción, existe una clara declinación de los campos de Ballena – Chuchupa (El campo Ballena es recientemente considerando como un campo menor) y Cusiana – Cupiagua (expectativa de declinación a partir del 2025). Por otro lado, la demanda final se considera estable. Si la premisa inicial cambia en el tiempo, como sucede en el caso actual y futuro, la metodología generaría una destrucción de valor del activo (Menor demanda, mayor tarifa – Mayor tarifa, menor demanda). Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.		La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.
Arbitraje de Transporte para Definir los Precios de Suministro	Los campos tienen su zona de influencia de demanda. En la mayoría de los casos, la demanda y la oferta no pueden negociar por fuera de su zona de influencia, debido a los costos de transporte. Lo anterior se resolvería con		La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 465

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	el esquema de cargos de estampilla propuesto		
Integralidad de la resolución	Se adjutna documento PDF titulado: Comentarios Promigas - Resolución CREG 160 de 2020 que contiene el desarrollo argumentativo de cada uno de los comentarios realizados sobre la consulta de la Comisión	Se adjutna documento PDF titulado: Comentarios Promigas - Resolución CREG 160 de 2020 que contiene el desarrollo argumentativo de cada uno de los comentarios realizados sobre la consulta de la Comisión	Comentario informativo.
Inversiones en aumento de capacidad, IAC	Consideramos que las Invesriones de Aumento de Capacidad (IAC) incluyen otros proyectos adicionales a la construcción de Loops o estaciones compresoras en el sistema de transporte existente. Las modificaciones de diámetro de líneas existentes, las modificaciones a estaciones de compresión instaladas en el sistema de transporte existente y/o a adecuaciones a la infraestructura para incrementar las Máximas Presiones de Operación Permisible pueden cumplir el propósito de aumentar la cantidad de gas transportable en un tramo regulatorio.	Se sugiere al regulador incluir dentro de las Inversiones de Aumento de Capacidad las relacionadas con modificacion de diámetro de líneas, modificaciones a estaciones de compresión instaladas en el sistema de transporte existente y/o a adecuaciones a la infraestructura para incrementar las Máximas Presiones de Operación Permisible que estén orientados a aumentar la cantidad de gas transportable en un tramo regulatorio.	Es del entendimiento de la Comisión que loops y compresores son los activos utilizados para la ampliar la capacidad de transporte.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 466





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>encuentran las propuestas formuladas por los agentes ni las razones por las cuales fueron aceptadas o rechazadas. Tampoco se encuentran las memorias de las consultas públicas, los fundamentos, soportes, argumentos ni los análisis de impactos con el nivel de profundidad que se espera de una entidad de carácter técnico, cuyas decisiones deben estar soportadas en cifras y datos comprobables, como de manera clara lo señala el artículo 3.9 de la Ley 142 de 1994 y los principios generales de la actuación administrativa. Por lo tanto, mediante un derecho de petición, de buena fe se solicitaron a la Comisión las aclaraciones necesarias, sin embargo, las respuestas obtenidas no facilitaron el entendimiento de las medidas y por lo tanto el pronunciamiento frente a los fundamentos de las disposiciones consultadas.</p>		
TEMAS VARIOS	<p>Es adecuada la nueva metodología propuesta para remunerar los gasoductos que cumplen su vida útil normativa, dado que la metodología actual es muy costosa para los usuarios, al cobrar un porcentaje de la inversión a nuevo por activos que ya fueron totalmente remunerados. Adicionalmente, las nuevas inversiones deben cobrarse desde que entran en operación, para evitar retrasos en la entrada o simplemente remunerar obras que no se van a realizar.</p>		Comentario a favor de la propuesta regulatoria.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 468

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Artículo 45. Disposiciones para gasoductos dedicados. Los gasoductos dedicados deben cumplir las siguientes disposiciones:</p> <p>a) Mientras sea de uso exclusivo, no requiere solicitar cargos a la CREG.</p> <p>b) Este gasoducto debe tener libre acceso a terceros, si técnicamente es posible.</p> <p>c) Si se requiere la conexión de terceros para transporte de gas, el servicio deberá ser prestado por un transportador, quien deberá solicitar cargos a la CREG. En este caso, el gasoducto ya no será dedicado y pasará a ser de uso.</p> <p>d) Para el trámite de cargos de estos activos se debe seguir lo establecido en el Artículo 46 de la presente resolución.</p> <p>Artículo 46. Trámite de cargos para gasoductos dedicados o convertidos a gasoductos. Cuando para un gasoducto</p>	<p>En cuanto a lo propuesto para gasoductos dedicados consideramos que las disposiciones son muy generales, así que pediríamos desarrollar una reglamentación para gasoductos dedicados equivalente a la establecida en la Resolución CREG 033 de 2018 para gasoductos de conexión, en cuanto al acceso, prestación del servicio y definición de cargos. El principio de estos gasoductos dedicados es abastecer a un usuario en particular y se construye con ese propósito; sin embargo, éste podría ser utilizado por un tercero, siempre y cuando sea técnicamente viable, para facilitar la dinámica y eficiencia del mercado, y que no se construyan líneas redundantes, lo cual NO debería llevar a la enajenación del activo, sin ningún tipo de reglamentación o que la fórmula de remuneración de este activo parta o contemple pagos a cargo de quien lo construyó, en perjuicio de las inversiones ya efectuadas por éste. Adicionalmente, la remuneración no debería asumir que es un activo que ya cumplió el periodo de vida útil normativa y probablemente subestimar el adecuado reconocimiento de inversiones.</p>		<p>En lo referente al gasoducto dedicado se debe dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución CREG 033 de 2018. Se han realizado ajustes en cuanto al periodo de aplicación para los gasoductos dedicados que ya cuentan con usuarios conectados y a la solicitud de cargos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 469

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>dedicado o convertido, se encuentre en operación y se soliciten cargos de transporte, se aplicará el procedimiento descrito en el literal e) del Artículo 23 de la presente resolución.</p>			
	<p>Evaluar mecanismos para introducir señales de eficiencia y competitividad cuando el productor-comercializador pacte ampliaciones de capacidad del SNT, para poner a disposición del mercado nuevas fuentes de gas, y así evitar el pago de primas excesivas por estas inversiones, de modo que se asegure la promoción de entrada de estas nuevas fuentes de gas, de forma competitiva al mercado y que los precios finales de gas beneficien la demanda. Adicionalmente consideramos que la remuneración obtenida por el transportador a través de estos contratos con productores comercializadores debe ser descontada de la inversión existente en el momento de calcular nuevos cargos para el transportador.</p>		<p>En el proceso de consulta, por el comentario de varios usuarios no regulados, se evidenció, por parte del transportador, el cobro de primas adicionales a los cargos regulados. Esto con el objeto de desarrollar infraestructura adicional.</p> <p>En consideración a que la actividad de transporte tiene características de monopolio natural la Comisión consideró no permitir el cobro de esas primas</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 470



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Estaciones reguladoras de puerta de ciudad	<p>En cuanto a las estaciones de regulación de puerta de ciudad, consideramos que la propuesta planteada por la resolución genera un impacto en los usuarios del servicio de gas combustible que se suma a los posibles incrementos que se esperan para el segmento residencial. Estos activos ya se están remunerando en la tarifa de transporte y se deberían mantener así al menos hasta cumplir su vida útil operativa, es decir hasta que se requieran inversiones en reposición. En ese momento si pudieran ser transferidos al distribuidor siempre y cuando se garantice que este agente podrá ajustar el cargo de distribución para incluir estas inversiones en las estaciones de regulación de puerta de ciudad (el valor de compra y las reposiciones que se requieran). Se propone que entre el transportador y el distribuidor se puedan buscar acuerdos de operación de las estaciones de regulación de puerta de ciudad mientras estos activos se encuentren incluidos en la base de activos de las tarifas del transportador, de tal forma que éste último no tenga que destinar personal para estas labores que no son propias de su actividad.</p>		<p>La Comisión considera que se debe mantener abierta la posibilidad para que entre transportador y distribuidor acuerden la responsabilidad sobre las ERPC remuneradas en transporte y que hayan cumplido su vida útil normativa, o que cumplan su vida útil normativa dentro de los cinco años siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 472

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Comentarios generales	<p>El mercado de gas natural enfrenta varios problemas estructurales que generan distorsión en los precios finales, debido entre otras cosas, al arbitraje del transporte para definir los precios de suministro reduciendo las posibilidades de la demanda de acceder a una oferta de gas competitiva. Uno de los mayores problemas del sector, es el hecho de que el mercado de encuentre segmentado en al menos dos submercados, uno para la región de la costa y otro para el interior, además de la división entre los campos conectados o aislados al SNT o al Mercado internacional, esto crea una zona de influencia para los diferentes suministros donde la oferta y la demanda no pueden negociar eficientemente por fuera de dicha zona, ocasionando por ejemplo que un agente consumidor del interior del país que requiera cierto volumen de gas, por la naturaleza de la infraestructura actual de transporte le sea imposible acceder a una fuente diferente al gran productor del mercado.</p>		<p>El plan de abastecimiento de gas natural (PAGN) ya tiene previsto unos proyectos (IPATs) que permiten la conexión y operación de los 2 subsistemas (Costa e Interior)</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 473

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Comentarios generales	<p>Ante lo expuesto, lo que Asoenergía respetuosamente observa es que la CREG está postergando un cambio estructural necesario en el mercado de transporte de gas natural como es la adopción de un cargo de estampilla nacional que lleve una mayor eficiencia hacia la demanda y que cumpla con objetivos fundamentales como la consolidación de un esquema simple y de fácil entendimiento para todos los agentes del mercado, además de poder contar con un servicio de transporte que permita hacer una optimización de la oferta de gas natural disponible para la demanda permitiendo aumentar las posibilidades de negociación libre entre las partes. Este cambio estructural permitiría eliminar el arbitraje del transporte y a estos agentes cumplir con un papel exclusivo como conectores entre la oferta y la demanda del mercado de gas natural, permitiendo así finalmente la formación de precios más eficientes y competitivos al incorporar oferta, y conectar el sistema al mercado que como la misma CREG menciona en el documento soporte de la Resolución CREG 160, debe ser el objetivo principal de la metodología.</p>		<p>La Comisión considera necesario evaluar primero las diferentes alternativas posibles para remunerar el transporte de gas teniendo en cuenta las características del sector en Colombia, su implementación y la transición correspondiente. realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio. Estos estudios serán sometidos a un proceso de consulta con los agentes.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 474



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Comentarios generales	<p>Asoenergía considera fundamental adoptar en esta Resolución de una vez y sin dilación, medidas que conlleven a la conformación de un mercado único de gas natural en el cual el sistema de transporte funcione para todos y se garantice el acceso neutral a toda la oferta, incluyendo a los productores menores y a las nuevas ofertas que pudiesen ingresar al mercado, como es el caso de la oferta de gas costa afuera, la oferta a partir de Yacimientos No Convencionales, y las importaciones de GNL del mercado internacional. Para la demanda, en especial la demanda No Regulada, es fundamental contar con una capacidad de oferta diversa que permita la competencia, la confiabilidad y el abastecimiento de los consumidores, esto cobra especial importancia cuando se observa que en el año 2024 podría presentarse un déficit de gas natural. Este riesgo no solo puede generar incertidumbre para la expansión del sector industrial y comercial en el país, sino que puede alejar inversiones de capital que permitan incentivar en el país la esperada reactivación económica. Los cambios que se definan en el sistema de transporte de gas natural deben tener la visión de fondo de ser habilitadores para el ingreso de una mayor oferta que permita a la demanda contar con precios eficientes y competitivos ahora y no en el próximo periodo tarifario.</p>		<p>La Comisión considera necesario evaluar primero las diferentes alternativas posibles para remunerar el transporte de gas teniendo en cuenta las características del sector en Colombia, su implementación y la transición correspondiente. Realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio. Estos estudios serán sometidos a un proceso de consulta con los agentes. Debe tenerse en cuenta que un mercado único de gas natural que vincule todas las fuentes de producción requiere un sistema integrado de transporte, un operador del sistema y del mercado y unas nuevas reglas aspectos no disponibles a corto plazo.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 475

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Comentarios generales	<p>La CREG menciona en el documento anexo de la Resolución CREG 160 de 2020 que es posible que en el mediano plazo la condición del sistema de transporte cambie y ahí si considera conveniente adoptar un esquema de estampilla nacional a partir de un criterio de eficiencia económica; sin embargo, parece que se está teniendo en cuenta solo el impacto sobre la oferta y no sobre la demanda, la cual podría verse beneficiada con una reducción en la tarifa de transporte que alcanzaría al menos los 1.5 USD/MBTUD, según los escenarios seleccionados. Este análisis no es consecuente, con la misma opción que pretende habilitar cargos estampillas para tramos por solicitud, y la demora ante una maduración que propone desarrollar en el tiempo. Vale resaltar que la Comisión ya ha realizado estudios<sup>1</sup> al respecto de la metodología de transporte de gas natural, así lo evidencian las circulares y documentos<sup>2</sup> previos a las Resoluciones CREG 126 de 2010 y CREG 090 de 2016 y en el caso más reciente la Misión de Transformación Energética; sin embargo, no se han realizado cambios estructurales más allá de la implementación de la estampilla de 10% en el SNT con cargos 80/20, modalidad que en este caso la CREG propone eliminar.</p>		<p>La Comisión nunca ha mencionado la conveniencia de adoptar en el mediano plazo una estampilla nacional. Si considera necesario evaluar primero las diferentes alternativas posibles para remunerar el transporte de gas teniendo en cuenta las características del sector en Colombia, su implementación y la transición correspondiente. Realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio. Estos estudios serán sometidos a un proceso de consulta con los agentes. Debe tenerse en cuenta que un mercado único de gas natural que vincule todas las fuentes de producción requiere un sistema integrado de transporte, un operador del sistema y del mercado y unas nuevas reglas aspectos no disponibles a corto plazo. El permitir estampillar tramos en una medida que permite a corto plazo vincular gas que de otra manera no sería competitivo especialmente en el interior del país. Esto no es inconsistente con la visión de mediano plazo de tener una posible nueva metodología de remuneración del transporte de gas natural.</p>
Comentarios generales	<p>Al respecto de la metodología de recaudo del ingreso tipo estampilla, la CREG únicamente brinda la posibilidad</p>		<p>La Comisión nunca ha mencionado la conveniencia de adoptar en el mediano plazo una estampilla nacional. Si considera</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 476

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>de que ante un concepto positivo de la Comisión en la cual la agregación de dos o más tramos permita aumentar la oferta de gas, se daría la posibilidad de una estampilla por grupos de gasoductos. No existen razones para que esta no sea una decisión plena para el sistema. Por el contrario, el hecho de que un transportador decida solicitar una tarifa estampilla en un grupo de gasoductos no soluciona el hecho de que haya restricciones de transporte en tramos, no soluciona el acceso a pequeños campos de producción al SNT y no soluciona los inconvenientes de gas atrapado. Un aspecto fundamental de los cargos tarifarios, plenamente aplicado por la CREG incluido en la Ley 142 de 1994, dicta que la vigencia de las fórmulas tarifarias es de cinco (5) años y por lo tanto es un derecho tanto de la empresa, como de los usuarios que esto se cumpla, porque el deber ser de la regulación es cumplir la Ley, ya que si bien el periodo esta definido para mantener una estabilidad por cinco (5) años para la empresa, también es cierto que es un derecho del usuario que se ajuste a los cinco (5) años, y se cambie la metodología según criterios tarifarios. Los criterios y períodos no están contemplados en fases o plazos transitorios, sino en cambios claros, y discretos de ajuste para los siguientes cinco (5) años.</p>		<p>necesario evaluar primero las diferentes alternativas posibles para remunerar el transporte de gas teniendo en cuenta las características del sector en Colombia, su implementación y la transición correspondiente. Realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio. Estos estudios serán sometidos a un proceso de consulta con los agentes. Debe tenerse en cuenta que un mercado único de gas natural que vincule todas las fuentes de producción requiere un sistema integrado de transporte, un operador del sistema y del mercado y unas nuevas reglas aspectos no disponibles a corto plazo. El permitir estampillar tramos en una medida que permite a corto plazo vincular gas que de otra manera no sería competitivo especialmente en el interior del país. Esto no es inconsistente con la visión de mediano plazo de tener una posible nueva metodología de remuneración del transporte de gas natural.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 477

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Al respecto, es claro el interés y la motivación de la Comisión en plantear que cuando un gasoducto dedicado sea requerido por terceros, la actividad que allí se desarrolle para la conducción de gas sea prestada por un transportador. Sin embargo, consideramos que es de la mayor relevancia que se tenga en cuenta que respecto de dicho gasoducto la CREG en concepto CREG S-2012-004368 del 4 de octubre de 2012 señaló que los gasoductos que son o fueron dedicados, y que a partir de la entrada en vigencia de la Resolución CREG 126 de 2010 se encuentren en uso por parte de terceros sin que la comisión haya intervenido se rigen por el artículo 23.1 Resolución CREG 126 de 2010, estableciendo además, “sin que sea necesario que el propietario se constituya en transportador o deba constituir una empresa de servicios públicos”. Lo anterior es relevante considerando que CMSA en virtud de lo anterior desarrolla la operación del gasoducto de su propiedad atendiendo lo señalado en el concepto precitado.</p>		<p>En los casos en los que un gasoducto dedicado permita conexión de terceros, el gasoducto ya no será dedicado y pasará a ser de uso, caso en el cual, el servicio de transporte deberá ser prestado por un transportador. En los casos de gasoductos dedicados que se encuentran en operación en los que ya hay un tercero conectado, se tendrá un año calendario a partir de la vigencia de la presente resolución para realizar el trámite de cargos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 478

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>(...) En el caso de los gasoductos dedicados como el de CMSA, es claro que bajo la regulación establecida en la Resolución CREG 126 de 2010 y anteriores, CMSA tiene derecho a que la naturaleza del Gasoducto sea un gasoducto dedicado y no un gasoducto de uso. El cambio regulatorio propuesto por la CREG implica una violación al derecho que tiene en virtud de una concesión dada por el Estado. En el momento que lo cambien implicará el desconocimiento y terminación de dicha concesión que fue dada por el Estado, pues el derecho concedido otorgado, para poder transportar el gas natural necesario para las operaciones mineras ya no lo puede ejercer. Lo ejercerá el tercero que preste el servicio, en los términos de la regulación propuesta. Por ello, en aras de respetar el artículo 58 de la Constitución Política, la CREG debe mantener la naturaleza de los gasoductos dedicados o incluir una excepción expresa para el caso de CMSA, en aras de preservar el ordenamiento jurídico y los derechos de CMSA:</p>		<p>En los casos en los que un gasoducto dedicado permita conexión de terceros, el gasoducto ya no será dedicado y pasará a ser de uso, caso en el cual, el servicio de transporte deberá ser prestado por un transportador. En los casos de gasoductos dedicados que se encuentran en operación en los que ya hay un tercero conectado, se tendrá un año calendario a partir de la vigencia de la presente resolución para realizar el trámite de cargos. Debe tenerse en cuenta que al pasar el gasoducto como de uso esto no impide que CMSA pueda contratar el transporte y el suministro para atender su demanda.</p>
	<p>Ahora bien, en el evento en que la Comisión no considere dicha situación como un derecho adquirido en favor de CMSA y en consecuencia no excluya de esta disposición a CMSA, consideramos esencial que la Comisión establezca las reglas o condiciones que son aplicables en ese caso particular, de manera que los usuarios propietarios de tales</p>		<p>Se han realizado ajustes en cuanto al periodo de aplicación para los gasoductos dedicados que ya cuentan con usuarios conectados y a la solicitud de cargos. No hay motivo para que el propietario se vea afectado con contar con la capacidad del gasoducto que requiera en la medida que hay reglas específicas para asignar dicha capacidad (resolución CREG 185 de 2020)</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 479

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>infraestructuras a quienes se les impondría tal obligación, una vez en firme el Proyecto de Resolución, puedan dar cumplimiento con ella y no se vean afectados tanto a nivel tarifario como a nivel de la seguridad de contar con la capacidad de dicho gasoducto tanto para sus operaciones actuales como el crecimiento de sus operaciones a futuro, motivo por el cual fue construido el gasoducto.</p>		<p>y su ampliación si así se requiere. CMSA debe estar atento a los estudios que está desarrollándola CREG sobre la nueva metodología de remuneración del transporte.</p>
	<p>En efecto, tal como está planteado el artículo en su versión actual, podría generar que una vez en firme la Resolución, se encuentren los siguientes vacíos:</p> <p>(i) No se evidencian cuáles son las condiciones que debe tener la conexión de terceros al gasoducto dedicado para que se configure la situación. Por ejemplo, si existe algún porcentaje mínimo que dé lugar a entregarle la operación del gasoducto dedicado a un agente transportador.</p> <p>(ii) Tampoco se caracteriza cuál es la clase de demanda (regulada o no regulada) que corresponde a aquellos terceros que soliciten conexión al gasoducto dedicado.</p> <p>(iii) No se establece un término de transición para efectuar este cambio ni tampoco establece cual es el procedimiento a seguir. En ese sentido, una vez quede en firme la disposición en comento, aquellos propietarios de gasoductos dedicados en los que existan terceros con conexión a la</p>		<p>Ver los comentarios anteriores. Además, la propuesta regulatoria determina las condiciones para pasar el gasoducto dedicado a ser activo de uso.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 480

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>misma, se encontrarían de manera inmediata en incumplimiento de esta disposición.</p> <p>Lo anterior, podría generar incluso una vulneración a la confianza legítima que tienen los propietarios de dichos gasoductos e incluso generarle perjuicios a quienes tengan contratos en ejecución.</p> <p>(iv) No se garantiza que la capacidad del Usuario No Regulado y propietario del gasoducto que construyó y financió el gasoducto para sus operaciones actuales o los aumentos de su operación proyectados desde ahora, será respetada o garantizada por el nuevo transportador. En efecto, entenderíamos que el transportador que asuma la operación de dicho gasoducto estaría sujeto, a efectos de la comercialización de capacidad de transporte, a las normas vigentes como es el caso de la Resolución CREG 185 de 2020 (...)</p> <p>(v) Por último, creemos de la mayor relevancia que la norma prevea cual será el tratamiento tarifario de dicho activo en el sentido de señalar de manera expresa que los cargos solicitados por el transportador no pueden implicar a cargo de quien financió el activo el pago del componente de inversión, nuevamente por vía de tarifa. (...)</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 481

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Al respecto vale la pena mencionar que la Comisión ha considerado, en otros casos similares como es el de los gasoductos de conexión de los productores – comercializadores (Resolución CREG 033 de 2018), condiciones de plazo y procedimientos a seguir en los eventos en los que se deba escindir la actividad de transporte. Es el caso de lo establecido en el artículo 7° la Resolución CREG 033 de 2018, donde se regula el procedimiento en el evento en el que un campo menor supere un potencial de producción superior a 30 MPCD y el productor-comercializador deba escindir la actividad de transporte y sus activos asociados a un transportador con el cual no tenga vinculación económica.</p>		<p>La propuesta regulatoria se ajustó.</p>
	<p>Igualmente, el artículo en mención de la Resolución CREG 033 de 2018, se contempla que la escisión de la actividad relacionada con transporte deberá realizarse en un plazo máximo de dos años a partir de la publicación por parte del Ministerio de Minas y Energía, del PP que superó los 30 MPCD. (...) En línea con lo anterior, otro ejemplo de lo que venimos señalado, se encuentra en el artículo 14 de la Resolución CREG 033 de 2018, que regula otro evento en el que la prestación del servicio de un gasoducto de conexión debe realizarse por parte de un transportador. (...)</p>		<p>En los casos en los que un gasoducto dedicado permita conexión de terceros, el gasoducto ya no será dedicado y pasará a ser de uso, caso en el cual, el servicio de transporte deberá ser prestado por un transportador. En los casos de gasoductos dedicados que se encuentran en operación en los que ya hay un tercero conectado, se tendrá un año calendario a partir de la vigencia de la presente resolución para realizar el trámite de cargos.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 482



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Así pues, de las disposiciones anteriores se puede concluir que la CREG en la Resolución CREG 033 de 2018 estableció condiciones claras de tiempo y modo en los eventos en los que se debiera escindir la actividad de transporte, además de caracterizar la demanda y el porcentaje de la misma que puede dar origen a esta situación. También, regula el procedimiento a seguir en el evento en el cual no se pueda cumplir el plazo de los artículos en mención. Por último, consideramos esencial que el alcance de la obligación se delimite de manera particular a esta disposición relacionada con los gasoductos dedicados y no como una remisión a la norma que hoy existe para los productores pues si bien, los gasoductos dedicados y los gasoductos de conexión en principio comparten una característica similar como es la dedicación exclusiva del activo, corresponden a conceptos regulatorios independientes que deberían tener su regulación propia.</p>		<p>Se tiene un capítulo específico para este tema (Capítulo III del Título III) donde se han realizado ajustes en cuanto al periodo de aplicación para los gasoductos dedicados que ya cuentan con usuarios conectados y a la solicitud de cargos.</p>
	<p>De acuerdo con todo lo anterior solicitamos a la Comisión que el derecho adquirido que tiene CMSA no sea vulnerado por normas posteriores, sino que se respete de forma íntegra el derecho que se tiene a mantener el activo y la operación del gasoducto en los términos en que el mismo opera actualmente, sin necesidad de contratar un transportador que realice dicha</p>		<p>En los casos en los que un gasoducto dedicado permita conexión de terceros, el gasoducto ya no será dedicado y pasará a ser de uso, caso en el cual, el servicio de transporte deberá ser prestado por un transportador. En los casos de gasoductos dedicados que se encuentran en operación en los que ya hay un tercero conectado, se tendrá un año calendario a partir de la vigencia de la presente resolución para</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 483

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>actividad, en todo caso, la preservación de los derechos de CMSA como usuario de gas natural es una situación particular y concreta consolidada a partir de un contrato de concesión del Estado colombiano y de las normas vigentes hasta al presente día.</p>		<p>realizar el trámite de cargos. No se tiene conocimiento de una concesión de gasoductos como el mencionado.</p>
	<p>(...) En ese sentido, en primer lugar, resulta necesario resaltar lo sorprendente que resulta los cambios metodológicos que se proponen, no solamente porque estos nada tienen que ver con aquellos que la CREG introdujo y anunció en la Resolución 90 de 2016, sino porque, adicionalmente, contradicen las afirmaciones que la CREG hizo en su momento respecto de las mismas medidas, las cuales de manera drástica y abrupta la señal regulatoria. Así, el regulador no contestó los diferentes comentarios que los agentes hicieron a la Resolución 90 de 2016, con el mismo nivel de detalle y profundidad con que lo hicieron los agentes, y se limitó a agrupar los comentarios por temas, escondiendo los problemas que se planteaban dentro de los mismos. La CREG tomó la información que consideró le convenía para la acomodar la señal tarifaria que incluye en la propuesta e ignoró, sin fundamento alguno, las que no se le acomodaban a la misma, haciendo de esta manera un uso inapropiado e indebido de la información entregada de buena fe por los agentes, sin ni siquiera hacer una mediana explicación de dichas</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento. No compartir la regulación no debe dar lugar a afirmaciones temerarias como las aquí presentadas.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 484

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>medidas.                      Lo anterior no solamente resulta contrario al deber ser que tiene el regulador de mantener una previsibilidad y predictibilidad en las medidas que pretende tomar respecto de los diferentes sectores, sino que, al mismo tiempo, implica una violación a la confianza legítima que los agentes tienen en la institución, en el momento de discutir abiertamente los asuntos que les afectan, y que aportan para efectos de enriquecer la señal regulatoria, y no para que el regulador haga un uso manipulado de la misma.</p>		

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 485

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En segundo lugar, es claro que el regulador, dentro de las diferentes medidas que decidió incluir dentro de la propuesta metodológica, no repara en fundamentarlas como le corresponde y de la manera como corresponde, al ser una entidad de carácter técnico, cuyas decisiones deben estar soportadas en cifras y datos, que además deben ser comprobables para cualquiera que realice una evaluación de los mismos, como de manera clara lo señala la ley 142 de 1994 y los principios generales de la actuación administrativa. Basta comparar la profundidad como la misma CREG abordó la metodología que actualmente es vigente, e incluso aquella incluida dentro de la Resolución 090 de 2016, para concluir que los temas que se proponen en la metodología que se propone en la Resolución 160 de 2020, no tuvo el necesario grado de profundidad, ni tampoco abarcó los aspectos que ésta propone.</p> <p>Es importante advertir que, el hecho que la CREG se limite a anunciar las decisiones que va a incluir dentro de la metodología dentro del documento soporte, y simplemente haga afirmaciones sin sustento alguno, no implica que dichas decisiones estén fundamentadas, ni técnica ni jurídicamente y por el contrario, este hecho prueba de manera clara la violación tanto a los principios más básicos del derecho administrativo</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 486

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>respecto del sustento de las actuaciones de las entidades públicas, sino que, al mismo tiempo, implica que las empresas sometidas al régimen de libertad regulada, no tengan la posibilidad de rebatir o comentar respecto de las mismas, simplemente porque no es posible entender tanto el fundamento de las medidas que se proponen desde el punto de vista técnico, como tampoco lo que se espera que estas puedan lograr, ni menos los impactos que el regulador espera de las mismas, por lo que deben conformarse con expresar los efectos negativos que estas pudieran tener en el desarrollo de la actividad. Como si lo anterior no fuera poco, la CREG, que expidió el borrador de metodología en el año 2016, tomó casi cuatro años para evaluar los comentarios hechos por la industria y solamente concedió 20 días para hacer comentarios generales sobre una medida de tanta importancia como una metodología tarifaria, que además, se insiste, es completamente diferente frente a lo que originalmente había planteado el regulador, lo cual es una violación al derecho de participación que tienen las empresas en el proceso de construcción regulatoria, y una burla al objetivo mismo del proceso de comentarios.</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 487

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En cuarto lugar, tal y como lo manifestaron los agentes dentro del proceso de consulta de la metodología tarifaria propuesta a partir de la Resolución 90 de 2016, existe un problema fundamental en la estructura de la metodología que ni siquiera se intenta resolver en la propuesta que el regulador hace en la Resolución 160 de 2020, y que tiene que ver con el cambio del riesgo de la actividad de transporte de gas, que pasó en sus orígenes de un riesgo de demanda, a un riesgo de oferta.</p> <p>Así, tal y como los transportadores lo manifestaron de manera insistente, la oferta pasó de productores con una capacidad financiera importante, de riesgo de portafolio global, que les permitía tener los recursos necesarios para determinar las reservas de gas para atender el mercado en un escenario de mediano y largo plazo, a otros productores con poca capacidad financiera, asociados a uno o dos campos, dependientes fundamentalmente de lo que puedan recaudar de expectativas en los mercados internacionales, dando como resultado que lo que antes era una certeza respecto de las reservas posibles, ahora es una incertidumbre de largo plazo de las reservas de los campos actualmente existentes, que dificulta la planeación de la infraestructura de transporte. En esa medida, los incentivos y los</p>		<p>Es del entendimiento de la Comisión que la dinámica de suministro, aparición y declinación de fuentes de producción tiene efectos sobre los flujos de gas. No obstante, las señales regulatorias han proporcionado los incentivos necesarios para que los agentes realicen las inversiones y puedan afrontar los diferentes cambios en la oferta de gas. Ver respuestas anteriores sobre la remuneración de los activos en pesos.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 488



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Sea lo primero mencionar que se hace necesario y relevante analizar algunas de las estipulaciones contenidas en la Resolución en consulta, en línea con el marco constitucional y legal de los servicios públicos domiciliarios actualmente vigente en Colombia, con el objetivo de determinar si se están cumpliendo los fines y principios definidos en la normatividad, entre los cuales encontramos los siguientes, relacionados con el caso que nos ocupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común.</li> <li>➤ La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, entre otros en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.</li> <li>➤ La Libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.</li> <li>➤ Los Servicios Públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, y es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.</li> <li>➤ Están sometidos al régimen jurídico que fije la ley.</li> </ul>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 490







TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>anterior, teniendo en cuenta lo mencionado en el numeral anterior, el cual expresa que realizar la proyección de los flujos, dada la futura incertidumbre de las nuevas fuentes de producción, no sería realista no simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		
<p>Ajuste de la Metodología al Nuevo Contexto de Gas Natural: Declinación de las dos fuentes principales</p>	<p>La actual metodología de distancia partió de la existencia de un punto de entrada de suministro abundante y puntos de salida que se iban conectando a medida que se avanzaba con la construcción de la infraestructura. Hoy en día, no se presenta dicha situación. Por una lado y considerando las publicaciones de los potenciales de producción, existe una clara declinación de los campos de Ballena – Chuchupa (El campo Ballena es recientemente considerando como un campo menor) y Cusiana – Cupiagua (expectativa de declinación a partir del 2025). Por otro lado, la demanda final se considera estable.</p> <p>Si la premisa inicial cambia en el tiempo, como sucede en el caso actual y futuro, la metodología generaría una destrucción de valor del activo (Menor demanda, mayor tarifa – Mayor tarifa, menor demanda). Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>
<p>Arbitraje de Transporte para Definir los Precios de Suministro</p>	<p>Los campos tienen su zona de influencia de demanda. En la mayoría de los casos, la demanda y la oferta no pueden</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 493

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	negociar por fuera de su zona de influencia, debido a los costos de transporte. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.		un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.
Criterios de las Metodologías – Ley 142 de 1994	Considerando los criterios que se deben cumplir para definir un régimen tarifario, definidos en la Ley 142 de 1994, POSTOBON S.A. manifiesta que la Resolución no está abordando los criterios de simplicidad. Continuar con la metodología basada en distancia, a la cual se le debe proyectar los flujos de gas natural, para cada uno de los gasoductos, no es fácil de aplicar. Lo anterior, teniendo en cuenta lo mencionado en el numeral anterior, el cual expresa que realizar la proyección de los flujos, dada la futura incertidumbre de las nuevas fuentes de producción, no sería realista no simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.		La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.
Ajuste de la Metodología al Nuevo Contexto de Gas Natural: Declinación de las dos fuentes principales	La actual metodología de distancia partió de la existencia de un punto de entrada de suministro abundante y puntos de salida que se iban conectando a medida que se avanzaba con la construcción de la infraestructura. Hoy en día, no se presenta dicha situación. Por una lado y considerando las publicaciones de los potenciales de producción, existe una clara declinación de los campos de Ballena – Chuchupa (El campo Ballena es recientemente considerando como un campo menor) y		La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 494

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Cusiana – Cupiagua (expectativa de declinación a partir del 2025). Por otro lado, la demanda final se considera estable.</p> <p>Si la premisa inicial cambia en el tiempo, como sucede en el caso actual y futuro, la metodología generaría una destrucción de valor del activo (Menor demanda, mayor tarifa – Mayor tarifa, menor demanda). Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		
<p>Arbitraje de Transporte para Definir los Precios de Suministro</p>	<p>Los campos tienen su zona de influencia de demanda. En la mayoría de los casos, la demanda y la oferta no pueden negociar por fuera de su zona de influencia, debido a los costos de transporte. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 495

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Crterios de las Metodologías – Ley 142 de 1994</p>	<p>Considerando los criterios que se deben cumplir para definir un régimen tarifario, definidos en la Ley 142 de 1994, FERRO COLOMBIA S.A.S manifiesta que la Resolución no está abordando los criterios de simplicidad. Continuar con la metodología basada en distancia, a la cual se le debe proyectar los flujos de gas natural, para cada uno de los gasoductos, no es fácil de aplicar. Lo anterior, teniendo en cuenta lo mencionado en el numeral anterior, el cual expresa que realizar la proyección de los flujos, dada la futura incertidumbre de las nuevas fuentes de producción, no sería realista no simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>
<p>Ajuste de la Metodología al Nuevo Contexto de Gas Natural: Declinación de las dos fuentes principales</p>	<p>La actual metodología de distancia partió de la existencia de un punto de entrada de suministro abundante y puntos de salida que se iban conectando a medida que se avanzaba con la construcción de la infraestructura. Hoy en día, no se presenta dicha situación. Por una lado y considerando las publicaciones de los potenciales de producción, existe una clara declinación de los campos de Ballena – Chuchupa (El campo Ballena es recientemente considerando como un campo menor) y Cusiana – Cupiagua (expectativa de declinación a partir del 2025). Por otro lado, la demanda final se considera estable. Si la premisa inicial cambia en el tiempo, como sucede en el caso actual y futuro,</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 496

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>la metodología generaría una destrucción de valor del activo (Menor demanda, mayor tarifa – Mayor tarifa, menor demanda). Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		
<p>Arbitraje de Transporte para Definir los Precios de Suministro</p>	<p>Los campos tienen su zona de influencia de demanda. En la mayoría de los casos, la demanda y la oferta no pueden negociar por fuera de su zona de influencia, debido a los costos de transporte. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>
	<p>Considerando los criterios que se deben cumplir para definir un régimen tarifario, definidos en la Ley 142 de 1994, SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. manifiesta que la Resolución no está abordando los criterios de simplicidad. Continuar con la metodología basada en distancia, a la cual se le debe proyectar los flujos de gas natural, para cada uno de los gasoductos, no es fácil de aplicar. Lo anterior, teniendo en cuenta lo mencionado en el numeral anterior, el cual expresa que realizar la proyección de los flujos, dada la futura incertidumbre de las nuevas fuentes de producción, no sería realista no simple. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 497

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>La actual metodología de distancia partió de la existencia de un punto de entrada de suministro abundante y puntos de salida que se iban conectando a medida que se avanzaba con la construcción de la infraestructura. Hoy en día, no se presenta dicha situación. Por una lado y considerando las publicaciones de los potenciales de producción, existe una clara declinación de los campos de Ballena – Chuchupa (El campo Ballena es recientemente considerando como un campo menor) y Cusiana – Cupiagua (expectativa de declinación a partir del 2025). Por otro lado, la demanda final se considera estable.</p> <p>Si la premisa inicial cambia en el tiempo, como sucede en el caso actual y futuro, la metodología generaría una destrucción de valor del activo (Menor demanda, mayor tarifa – Mayor tarifa, menor demanda). Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>
	<p>Los campos tienen su zona de influencia de demanda. En la mayoría de los casos, la demanda y la oferta no pueden negociar por fuera de su zona de influencia, debido a los costos de transporte. Lo anterior se resolvería con el esquema de cargos de estampilla propuesto.</p>		<p>La Comisión considera necesario realizar en primera instancia los estudios necesarios para realizar la migración hacia un nuevo esquema regulatorio y someterlos a un proceso de consulta con los agentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 498



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Tal como se puede apreciar, la Comisión en la Resolución CREG 160/2020 fija la posibilidad de que las estaciones de regulación en puerta de ciudad sean parte de la actividad de transporte, pero esta posibilidad se limita a aquellos casos en que el activo cumplió su vida útil normativa, o está próximo a cumplirla (dentro de los cinco años siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución). La Resolución CREG 160/2020 en el párrafo 2 del Artículo 43 establece la metodología de remuneración que será adoptada. "Párrafo 2. El valor de reposición a nuevo y el valor a reconocer por ERPC y sus gastos de AOM se determinarán como se establece en el numeral 13.2 de la Resolución CREG 202 de 2013, modificado por la Resolución CREG 138 de 2014, o aquellas que los modifiquen o sustituyan. El valor a reconocer en transporte se convertirá a</p>	<p>(...) Tal como se puede apreciar las ERPC serán remuneradas siguiendo un criterio definido para la actividad de distribución, aun cuando permanezcan en la actividad de transporte. Adicionalmente el criterio mencionado se aplica a la remuneración por reposición de activos, por lo que la resolución no explicita que criterio se aplicará en el caso de las ERPC que finalicen su VUN y que continúen en operación. La resolución no especifica si serán remuneradas considerando los criterios definidos en el numeral 13.2 de la Resolución CREG 202 de 2013 o según lo establecido en el artículo 23 de la Resolución CREG 160/2020. Este punto no es trivial ya que como se indicó en el presente documento en la sección, en la resolución en análisis, la Comisión fijó para los activos que finalizan su VUN un criterio inadecuado de remuneración que solo incentiva su reemplazo. En base a esto, se puede indicar que los agentes transportadores no poseen ningún incentivo a asumir la operación de la estación dado que en el momento de que finalice su vida útil normativa, la deberán reponer o mantenerla en operación, recibiendo en este caso solo el monto correspondiente a su operación eficiente. Tampoco se cree conveniente que la administración de un activo, quede definida por su impacto en tarifa como</p>	<p>Si bien se considera positivo la posibilidad que otorgó la Comisión de que la administración de la ERPC sea fijada de común acuerdo entre las partes involucradas (Transporte y distribución), dado que el mismo se limita a los casos en que la ERPC este por cumplir su vida útil normativa, es necesario que la Comisión explicité el criterio de remuneración que se adoptará en el caso de que la ERPC continúe en operación aun cuando ha finalizado su VUN. Como se comentó en este documento, la remuneración prevista para los activos que finalizan su VUN no resulta conveniente para el transportista, que solo tiene incentivo a reponerlo para obtener una rentabilidad razonable. De esta manera, se puede apreciar que el transportista podría tener interés en solicitar la operación de la ERPC si la piensa reponerla una vez que finalice la VUN, ya que del otro caso no queda claro que incentivo recibirá.</p>	<p>Corresponde a una interpretación incorrecta, la R. 160 de 2020 establece claramente que la regla establecida aplica para: "aquellas ERPC que hayan sido incluidas y remuneradas en la base de activos del respectivo sistema de transporte, y que hayan cumplido su vida útil normativa, o que cumplan su vida útil normativa dentro de los cinco años siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución, y que no hayan sido incluidas dentro de una solicitud tarifaria de cargos de distribución de gas combustible". Con respecto a la metodología de remuneración después de vun, las ERPC se deben acoger a lo establecido para los demás activos. El incentivo consiste en que a través de las ERPC los transportadores atienden a remitentes que compran capacidad de transporte, de no mantenerse correctamente las ERPC, los transportadores perderían remitentes.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 499

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>pesos colombianos de la fecha base utilizando el Índice de precios al Productor Oferta Interna.”</p>	<p>propone la Comisión al no existir un acuerdo entre las partes.</p>	<p>Por lo anterior se solicita a la Comisión que especifique en la resolución un criterio de remuneración de las ERPC en el caso de que continúen operando una vez finalizada su VUN o que modifiquen el criterio de remuneración de los activos que finalizan su VUN establecido en la Resolución CREG 160/2020, tal como se solicita en el ítem del presente informe.</p>	
	<p>(...) De manera general los cambios propuestos en los aspectos señalados vulneran el principio de legalidad al desconocer las normas que la CREG debe tener en cuenta para expedir la regulación tarifaria, toda vez que deja de analizar los posibles efectos negativos en la eficiencia de la prestación del servicio y desconoce los criterios para la adopción del régimen tarifario de la Ley 142 y la confianza legítima de las empresas, en particular de TGI, (en adelante, la “Compañía”).</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>
	<p>En los documentos publicados por la CREG, no se incluyen los estudios técnicos ni la evidencia que se hayan considerado los mencionados criterios. Al respecto, el artículo 124 de la Ley 142 establece que debe iniciarse un procedimiento administrativo para la expedición de un nuevo régimen</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 500

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>tarifario, donde se debe demostrar por medio de estudios la necesidad de dicho régimen, de acuerdo con lo siguiente: (...)</p>		
	<p>Finalmente, la Ley 142 establece un límite temporal para que las comisiones de regulación den a conocer los estudios sobre los cuales se basará para determinar las fórmulas del siguiente período tarifario, así: (...)                      En efecto, el artículo 127 es expreso en señalar que la Comisión debe poner en conocimiento de las empresas, con doce meses de antelación a la fecha prevista para que termine la vigencia de las fórmulas, las bases sobre las cuales efectuará el estudio para determinar las fórmulas del periodo siguiente. Por tanto, en el presente caso, resultaría violatorio del principio de legalidad que se pretenda aplicar una metodología que presenta cambios importantes respecto de lo publicado por la Comisión y que los mismos se apliquen dentro del mes siguiente a la vigencia de la misma, sin que hayan transcurrido los 12 meses a partir de su publicación, pues el esquema de metodología escalonada y el cambio a reconocimiento de las inversiones de dólares a pesos solo hasta ahora fueron puestos en conocimiento de las empresas y usuarios.</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 501

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Si bien es cierto que, mediante Resolución CREG 047 de 2014, la Comisión dio a conocer las bases sobre las cuales expediría el régimen tarifario, siguiente al aplicable bajo la Resolución CREG 126 de 2010, como se encuentra establecido en los considerandos de la Resolución, es importante resaltar que dichas bases se concretaron en la propuesta regulatoria contenida en la Resolución CREG 90 de 2016. Ahora bien, esta nueva propuesta es bastante diferente a aquella a la cual la Resolución CREG 047 de 2014 le sirvió como bases. Por ello, existe una abierta violación a esta norma en tanto no existe una explicación de por qué los hallazgos de esta última se harían aplicables a la Resolución.</p> <p>En el caso concreto, se evidencia que, de mantenerse los cambios propuestos por la Comisión contenidos en el proyecto, se estaría vulnerando el principio de legalidad por desconocimiento de principios y normas contenidas en la Ley 142 de 1994.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.
Metodología escalonada	Adicionalmente, consideramos que la CREG no hace explícito la aplicación del principio de eficiencia económica descrito en el artículo 87.1 de la Ley 142, en el sentido de que no se debe únicamente tener en cuenta la reducción en los costos de los usuarios, sino también en el aumento de productividad por parte de los agentes, en este caso los transportadores, para así ampliar la cobertura del servicio de gas natural		Ver Capítulo 6 del presente documento.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 502

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>combustible.</p> <p>Al ser este criterio un corolario del modelo de prestación de los servicios públicos domiciliarios en Colombia, consideramos que el esquema propuesto influye en la afectación a la eficiencia de este y genera dificultades para la ampliación de la cobertura. Existe una violación clara a las normas en que debe basarse la Resolución, dado que de acuerdo con los artículos 124 y 127 de la Ley 142 de 1994, de un lado, al iniciar de oficio el procedimiento para modificar el régimen tarifario se debe contar con estudios suficientes y, de otro, se debe poner en conocimiento de los agentes del mercado las bases que se utilizarán para la nueva metodología, antes de doce meses de la fecha prevista para que termine la vigencia de las fórmulas tarifarias, deberes que en este caso brillan por su ausencia. Sobre el particular, la CREG debió realizar un riguroso Análisis de Impacto Regulatorio AIR-.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 503

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Metodología escalonada	<p>El documento CREG-126 no es riguroso en la aplicación de la metodología AIR, en particular, en el capítulo segundo no se tiene en cuenta el impacto regulatorio de aspectos relevantes como trasladar el riesgo cambiario a las empresas prestadoras del servicio y la eventual afectación en la prestación de calidad del servicio. El documento parte de unos supuestos tales como la existencia de sobrecostos, que el riesgo cambiario no debe estar en cabeza del usuario o la existencia de gas atrapado sin dar mayores explicaciones o análisis. No se analiza el impacto que el proyecto de normatividad podría generar en los indicadores financieros de las compañías, su impacto en la prestación eficiente del servicio, la universalidad, la competitividad del sector y los estímulos a la inversión de los particulares en los servicios públicos.</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 504

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Metodología escalonada	En conclusión, se presentó una motivación que no aborda los fines esenciales que deben ser observados por la CREG a la hora de establecer la nueva metodología tarifaria, ni tampoco hay evidencia del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 124 y 127 de la Ley 142, del Decreto 1078 de 2015 y de la metodología AIR presentada en el documento CONPES. Como consecuencia de lo anterior, no se cumple el estándar legal establecido en el artículo 42 del CPACA o de las interpretaciones jurisprudenciales sobre la motivación de los actos administrativos.		Ver Capítulo 6 del presente documento.
	En este sentido, es preciso que en el corto plazo se realice la revisión estructural de los mecanismos de comercialización y remuneración de la actividad de transporte de gas natural, diferentes al esquema de distancia, por lo cual celebramos y apoyamos los estudios anunciados por la CREG para el 2021, los cuales solicitamos que se desarrollen con prioridad y celeridad dentro de la agenda de la Comisión.		La comisión está desarrollando los estudios para determinar una nueva metodología de remuneración del transporte de gas natural que tenga en cuenta las características del sistema en Colombia y la red existente en los próximos años. Todo este proceso se pondrá en consulta con el mercado.
Estaciones de Regulación en Puerta de Ciudad	El artículo 43 describe el procedimiento a seguir para establecer la fecha de cumplimiento de la vida útil normativa, y la responsabilidad futura para las estaciones reguladoras de puerta de ciudad – ERPC incluidas en los cargos de transporte. El procedimiento fijado en las		Con respecto a la información a declarar, la Comisión utilizará en el análisis la mejor información disponible además de la declarada por el transportador. En el caso de que el transportador no cuente con la información relacionada con los costos, la Comisión utilizará el valor eficiente y podrá tener en cuenta el valor contable en libros

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 505

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>resoluciones CREG 001 de 2000 y CREG 126 de 2010, en relación con la vida útil de los activos de transporte y las ERPC, en dicho proceso se reconocía la imposibilidad del transportador y la Comisión de identificar el valor de estas y la fecha de entrada en operación. Razón por la cual estas ERPC salían una vez el gasoducto cumplía vida útil normativa y se realizaba la valoración sin la mencionada infraestructura. TGI resalta que a hoy aún no cuenta con toda la información para identificar el cumplimiento de vida útil normativa - VUN para cada una de sus ERPC, conforme a la propuesta la Regulatoria, en donde se requiere especificar el año de entrada en operación y valor de la infraestructura desagregando variables como lo propone el anexo 2. En relación con el valor de inversión para estas ERPC, en la adquisición de los activos de Ecogas, las valoraciones no discriminaban la información relativa a las ERPC consignándose así un valor contable y no uno constructivo. Esta situación había sido comunicada a la Comisión en respuesta al requerimiento expuesto en la Circular CREG 050 de 2015.</p> <p>Sumado a lo anterior, TGI cuenta con estaciones de regulación que atienden directamente usuarios no regulados o del mismo tipo a través de un comercializador. Para estas estaciones, interpretamos que se conserva el activo dentro del sistema del transportador y no</p>		<p>declarado por el transportador, para lo cual el transportador deberá presentar los respectivos soportes. Las estaciones de regulación de los usuarios no regulados no se considerarán dentro de los cargos de transporte. Sobre la metodología para valorar las ERPC se realizará siguiendo lo dispuesto en la metodología d de la actividad de distribución, en la cual se encuentra como atender esta situación.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 506



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>requiere negociación. Conforme a lo expuesto, respetuosamente solicitamos a la Comisión que, para las ERPC no se solicite la información de costo y fecha de entrada en operación. En caso de requerirse, atentamente instamos a la Comisión, se nos permita asignar la misma fecha del tramo regulatorio del gasoducto de transporte de gas al que pertenece y valor contable en libro sin desagregación para aquellas identificables en nuestro sistema contable. Adicionalmente, agradecemos se nos indique si hay un tratamiento particular que se le deba dar a las estaciones que se encuentran conectadas directamente a demanda no regulada.</p> <p>De igual manera cuando las ERPC del transportador incluya más elementos que los definidos en la Regulación de distribución, agradecemos se nos confirme que dichas ERPC serán categorizadas como una unidad constructiva especial que el regulador definirá una vez sea presentada. De no ser así esta situación puede volver compleja la negociación entre el distribuidor y el transportador dado el riesgo que tendría que asumir las partes para que esta unidad sea incluida en el expediente tarifario.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 507

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Estaciones de Regulación en Puerta de Ciudad	<p>Finalmente solicitamos de manera respetuosa que el plazo para definir el responsable de la estación siga el siguiente procedimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Entrega de la información técnica por parte del transportador junto con el expediente tarifario.</li> <li>· Publicación por parte de la CREG del valor en pesos de las unidades constructivas comunes o especiales para cada ERPC entrega por el transportador.</li> <li>· Periodo de negociación de tres a seis meses para que el distribuidor y el transportador puedan definir quien asume la responsabilidad. Este tiempo es necesario por si es necesario contratar un perito que revise la infraestructura.</li> <li>· Entrega de un formato con el resultado de la negociación a la CREG por parte del transportador.</li> <li>· Determinación del delta cargo por parte de la CREG a incluir en la tarifa de transporte</li> </ul>		Las ERPC se valoran de acuerdo a la metodología de distribución. Por lo tanto, no se establecerán unidades constructivas dentro de la metodología de remuneración de transporte. Se considera que el plazo establecido de 3 meses es suficiente, incluso en el caso de que se requiera un análisis pericial.
	<p>“En este concepto se sostiene que la división de la tarifa en estas dos etapas es manifiestamente contraria a la Constitución y la ley por tres razones. En primer lugar, porque desconoce los criterios de eficiencia y suficiencia financiera, previstos en el artículo 87 de la Ley 142 de 1994, el cual a su turno desarrolla lo establecido en los artículos 365 y 367 de la Constitución. Estos criterios no son aplicados en la primera etapa, porque en esta etapa no se hace</p>		Ver Capítulo 6 del presente documento.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 508

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>ninguna estimación de las variables que permiten establecer las inversiones, los costos de administración, operación y mantenimiento o la demanda, sino que ese ejercicio se posterga para la segunda etapa. De esta manera, la primera etapa no se aproxima a lo que serían los precios en un mercado competitivo bajo el criterio legal de eficiencia. Al contrario, conduce a una remuneración inferior a la que resultaría en un mercado competitivo, con lo cual se desconoce el principio de eficiencia de aplicación imperativa, según el artículo 365 de la Constitución. De igual manera, tampoco se respeta el principio de suficiencia financiera, el cual desarrolla criterios constitucionales para que la tarifa incluya no solo costos, sino que permita la expansión del servicio público en beneficio de todos los habitantes del territorio nacional de una manera sostenible.</p> <p>De manera contraria a estos dos criterios, la propuesta de la CREG supone que en la primera etapa del periodo tarifario los transportadores de gas obtengan una remuneración inferior a la que se obtendría en un mercado eficiente. Así, dependiendo del resultado final de la regulación que adopte la CREG, en la primera etapa podría estarse imponiendo a cargo exclusivo de los transportadores, y sin una contribución del Estado, un subsidio encubierto para los usuarios. De esta forma, se estaría ante un subsidio no</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 509

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	establecido por la ley, e incluso una expropiación sin indemnización, ambos abiertamente inconstitucionales.”		
	“En segundo lugar, porque la división en dos etapas no respeta el requisito legal de que el periodo tarifario tenga una duración de cinco años. Este periodo de cinco años se sustituye con dos periodos de menos de cinco años, uno de los cuales no incluye todos los criterios ordenados por la ley. La duración de cinco años no solo es un requisito legal, sino que desarrolla principios constitucionales como el de seguridad jurídica y el de confianza legítima, al establecer un horizonte temporal mínimo en el cual los agentes puedan planear sus inversiones y demás decisiones.”		Ver Capítulo 6 del presente documento.
	“En tercer lugar, la propuesta de división en dos etapas viola el principio de participación, al menos por tres razones. Primero, se introdujo de manera sorpresiva y tardía y sin conexidad directa y específica con las bases inicialmente publicadas en 2014. Tampoco, se deriva del proceso participativo hasta ahora realizado. En efecto, la propuesta no surge de ninguna observación de los agentes del mercado que fueron inicialmente consultados, ni de la solicitud de Naturgas que llevó, según la CREG, a publicar la nueva propuesta en 2020. Segundo, al poner en vigor la nueva regulación en el primer semestre de 2021, no habrá una oportunidad real y efectiva de discutir la		Ver Capítulo 6 del presente documento.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 510

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>nueva propuesta a fondo en un periodo tan breve, en especial en comparación con el tiempo prolongado que ha tomado la participación sobre otros aspectos de la fórmula tarifaria, la cual se viene discutiendo desde 2014. Tercero, la ausencia de respuesta razonada a las peticiones y observaciones presentadas hasta la fecha, sobre ilegalidad e inconstitucionalidad de la división de la tarifa en dos etapas, corroboran que no ha habido una participación efectiva como esta constitucionalmente ordenado ante esta modificación sustancial de la propuesta inicialmente presentada por la CREG en 2014.”</p>		
	<p>“1. ¿Puede la CREG dividir la determinación de la tarifa en etapas, aplicando en la primera etapa aquellas variables que la disminuyen y difiriendo para un proceso más complejo, la revisión del resto de las variables que si tienen por objetivo reconocer las inversiones y los riesgos?                      (2) ¿Puede la CREG a través de la división de la revisión tarifaria propuesta, disminuir el periodo tarifario de 5 años?                      (3) ¿Puede la CREG, dentro del proceso de revisión tarifaria, incluir asuntos que no fueron incluidos dentro de las bases para el estudio, publicadas mediante la Resolución 047 de 2014?”</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 511

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>“La razón aducida por la CREG para dividir el proceso tarifario en dos etapas consiste en que la determinación individual de los cargos para cada transportador generalmente ha tomado varios años.”</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>
	<p>“Los elementos subrayados de este aparte normativo, que deben ser aplicados por la CREG al momento de fijar las tarifas, solo vendrían a aplicarse en la segunda etapa. No son aplicados en la primera etapa, porque en esta etapa no se hace ninguna estimación de las variables que permiten establecer las inversiones, los costos de administración, operación y mantenimiento o la demanda, sino que ese ejercicio se posterga para la segunda etapa. De esta manera, la primera etapa no se aproxima a lo que serían los precios en un mercado competitivo bajo el criterio legal de eficiencia. Al contrario, puede suponer una remuneración inferior a la que resultaría en un mercado competitivo, con lo cual se desconoce el principio de eficiencia.</p> <p>Esta situación no es admisible, aun de manera transitoria. La norma misma indica que “las tarifas deben reflejar siempre tanto el nivel y la estructura de los costos económicos de prestar el servicio, como la demanda por éste”. La expresión “siempre” exige entonces que</p>		<p>Ver Capítulo 6 del presente documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 512

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	esta condición se respete a lo largo de todo el periodo tarifario.”		
	“La propuesta de la CREG de dividir la tarifa en dos etapas implica que la recuperación de los costos y gastos de la operación, así como la remuneración del patrimonio de los accionistas, no se cumpla durante los años que dure la primera etapa. Los costos y gastos propios de la operación solo serán contabilizados adecuadamente, y con fundamento en información real suministrada por los transportadores, en la segunda etapa.”		Ver Capítulo 6 del presente documento.
	“Como se puede ver, según el Consejo de Estado, cuando un asunto objeto de regulación debe someterse a participación pública, no es posible introducir temas nuevos, salvo que su inclusión sea producto de la discusión ocurrida con ocasión del proceso de consulta. Una vez publicado el texto para consulta, no es posible introducir nuevos temas por la sola iniciativa de la entidad pública, ya que esto frustraría la oportunidad que exige la ley para que los particulares afectados por la regulación participen en esta de manera efectiva”.		Ver Capítulo 6 del presente documento. Sin embargo, no es un tema nuevo, hace parte de las variables para el cálculo de los cargos o tarifas. Las disposiciones fueron sometidas a consulta por parte de la Comisión a los agentes por lo que estos han tenido la oportunidad de pronunciarse.
	“(…) En el documento sopor te de la CREG, que se ratificó en la “socialización” que se hizo a través de las redes sociales, se plantea como se dijo, una revisión inicial de manera inmediata y automática, que busca deliberadamente reducir la tarifa de transporte, sin reconocer los aspectos		Ver Capítulo 6 del presente documento.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 513

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>esenciales de una revisión tarifaria, tal y como lo afirmó públicamente el Ministro de Minas y Energía; esos aspectos esenciales, tan básicos dentro de un modelo como lo son las inversiones, las demandas y los demás costos, se discutirían en un proceso administrativo que, una vez concluya, no le establece a la empresa el derecho de tener una estabilidad tarifaria por el periodo de cinco años, como lo determina la ley 142 de 1994. En ese sentido, el regulador parte del supuesto absolutamente equivocado según el cual, la primera revisión tarifaria a la baja marca el inicio del nuevo periodo tarifaria y, por lo tanto, la segunda revisión, solamente tendría una duración igual a lo que reste entre la fecha efectiva de dicha revisión, y el periodo de cinco años contados a partir del primer ajuste.(...)”</p>		
	<p>La mayoría de los City Gates de TGI están compuestos por Estaciones de Regulación de Presión (ERP) vinculadas operativamente con las Estaciones de Regulación en Puerta de Ciudad (ERPC). Esta relación hace necesaria que la negociación de las ERPC se deba realizar en conjunto con las ERP ya que el funcionamiento depende directamente de la operación ligada entre ambas infraestructuras. Frente a lo anterior, respetuosamente requerimos al regulador considerar en la resolución definitiva, que la responsabilidad de operación de los City</p>		<p>Las ERPC son típicamente activos asociados a un punto de entrega y en la resolución se ha dispuesto que as mismas sean valoradas considerando lo establecido en la metodología de remuneración de distribución de gas natural. Respecto al caso particular que se menciona, se deberá allegar toda la información respectiva para que la Comisión pueda evaluar el caso a la luz de los principios de la regulación vigente.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 514



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Gates tenga en cuenta no solamente las unidades constructivas de ERPC, sino también aquella infraestructura necesaria para su operación, que en el caso de TGI corresponde a las ERP.</p>		
	<p>Con referencia al inciso anterior, es imperativo resaltar que existen ERPC en el sistema de TGI que no cuentan con odorizador teniendo en cuenta que esta tarea siempre ha estado en cabeza del distribuidor. Frente a lo anterior TGI consulta a la Comisión el proceder correcto para valorar este tipo de estaciones conforme a lo siguiente: i) a las Unidades constructivas de ERPC, ¿cómo se les debe restar el valor de la Unidad Constructiva del odorizador?, ii) dentro del periodo propuesto por la Comisión para negociar las ERPC y definir el prestador responsable de la operación y mantenimiento de esta infraestructura, ¿en qué momento se daría el proceso de peritaje? Esto último refuerza el comentario de TGI en la comunicación anterior, en el sentido de otorgar plazos mayores en este proceso de negociación con el fin de surtir los procedimientos particulares que se requieren en la regulación de distribución de gas combustible y transporte de gas natural.</p>		<p>Para definir el detalle de la valoración de una ERPC y para lo relacionado con el peritaje se debe considerar lo establecido en la metodología de remuneración de distribución de gas natural. Se considera que el plazo establecido de 3 meses es suficiente, incluso en el caso de que se requiera un análisis pericial.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 515

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En línea con los comentarios expresados en la comunicación del pasado 23 de febrero de 2021, TGI no cuenta con la información discriminada de las inversiones en cada estación en puerta de ciudad, por lo cual recomendamos a la CREG que en el acto administrativo definitivo se elimine el requerimiento de las inversiones propuesto en los Anexos 9 y 10 de la Resolución CREG 160 de 2020.</p>		<p>Con respecto a la información a declarar, la Comisión utilizará en el análisis la mejor información disponible además de la declarada por el transportador. En el caso de que el transportador no cuente con la información relacionada con los costos, la Comisión utilizará el valor eficiente y podrá tener en cuenta el valor contable en libros declarado por el transportador, para lo cual el transportador deberá presentar los respectivos soportes. Las estaciones de regulación de los usuarios no regulados no se considerarán dentro de los cargos de transporte. Sobre la metodología para valorar las ERPC se realizará siguiendo lo dispuesto en la metodología d de la actividad de distribución, en la cual se encuentra como atender esta situación.</p>
	<p>Agradecemos a la Comisión se aclare la interpretación que TGI le da al valor a reconocer por la ERPC y sus gastos de AOM. Entendemos que como TGI tiene gasoductos ramales, las inversiones y gastos de AOM se trasladaran para su remuneración al grupo de gasoductos ramales en los sistemas que aplique. Lo anterior teniendo en cuenta el numeral i, literal b del artículo 43 de la Resolución CREG 160 de 2020.</p>		<p>Se debe aclarar que el literal b del artículo 43 de la Resolución 160 de 2020 establece el procedimiento a seguir cuando el distribuidor que se beneficia de la ERPC y el transportador responsable del sistema de transporte del cual se derive la ERPC no logren acuerdo para asumir la responsabilidad de la ERPC. El literal i se aplica cuando el cargo de distribución del mercado relevante de distribución que utilice la ERPC se incrementa en más del 10% al incluir en la base de activos y de gastos el valor de reposición a nuevo y los gastos de la ERPC. En este caso, la ERPC sus gastos de AOM se remunerarán en la actividad de transporte, dentro del grupo de gasoductos ramales en aquellos sistemas donde aplique, o del tramo de gasoducto del</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 516

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			cual se derive la estación cuando no haya grupo de gasoductos ramales.
	Dado que hay algunas ERPC que puedan quedar bajo el manejo del transportador, por acuerdo entre las partes o por la metodología de asignación definida por la CREG, es importante que el transportador pueda reponer a nuevo la estación en caso que se requiera por obsolescencia tecnológica, mayor demanda, por eficiencia en la construcción, entre otros.		Para definir el detalle de la valoración de una ERPC se debe considerar lo establecido en la metodología de remuneración de distribución de gas natural. Se debe hacer énfasis en que el valor de reposición a nuevo y el valor a reconocer por ERPC y sus gastos de AOM se determinarán como se establece en el numeral 13.2 de la Resolución CREG 202 de 2013, modificado por la Resolución CREG 138 de 2014, o aquellas que los modifiquen o sustituyan. El valor a reconocer en transporte se convertirá a pesos colombianos de la fecha base utilizando el Índice de precios al Productor Oferta Interna.
	Periodo de Revisión: A pesar de que no es conveniente revisar la tarifa muy asiduamente tampoco parece razonable un período tan prolongado como 10 años como el que se ha observado en la práctica en Colombia el plazo más observado a nivel internacional es de 4-5 años-. Sugerimos el mantenimiento del período actual normativo de 5 años, y proponemos como tarea de estudio en la industria la extensión a un periodo algo mayor, por ejemplo 7 años, para que las transportistas puedan retener por un tiempo adecuado las eficiencias logradas y esto a su vez fomente la realización de proyectos de aumento de eficiencia.		El artículo 126 de la Ley 142 de 1994 establece el periodo tarifario en 5 años para las fórmulas tarifarias.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 517

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>De mantener el período en 5 años, recomendamos el estudio de mecanismos que permitan retener eficiencias de un periodo en el período tarifario posterior, por ejemplo al compartir un porcentaje (%) de la diferencia entre valores reales y reconocidos/regulatorios del período anterior por una cierta cantidad de años o aplicar algún mecanismo que permita la retención de eficiencias para el transportador como el mencionado en el caso australiano en el Anexo 3 de este informe.</p>		
	<p>De igual manera aclarar cómo se presentará el CAPEX que se remunera como OPEX.</p>		<p>Para realizar el reporte se deberá utilizar el anexo 2 incluido en la Resolución 160 de 2020, el cual será incluido dentro de la resolución definitiva.</p>
	<p>En la misma línea, consideramos que los esquemas de remuneración en tramos en donde existan proyectos IPAT, requieren mayor claridad en la forma de incorporar en los cargos tarifarios lo correspondiente a la remuneración de este tipo de infraestructura, y por ende, la aplicación del Ingreso Máximo Regulado en las tarifas de transporte. Lo anterior, dado que el Análisis de Impacto Regulatorio que la CREG presenta en el Documento CREG 126 de 2020, adolece de un soporte cuantitativo que refleje el análisis B/C de la propuesta en consulta, el cual, consideramos que debería incluir, por ejemplo, el impacto en tarifa de transporte de las obras del Plan de Abastecimiento de Gas.</p>		<p>El impacto en tarifa de la infraestructura IPAT debido a la diversidad de obras que puedan existir en el SNT puede tener análisis numéricos que confluirían en múltiples escenarios que no necesariamente generarían valor al mercado, adicional a ello, por cuanto la decisión de incorporar estas obras no es de la Comisión cuya tarea básicamente es dar los mecanismos de remuneración a las obras que define la UPME y aprueba el ministerio donde además la UPME define los beneficiarios. Los análisis de impacto en tarifa de los tramos no modificarían las obras ya aprobadas. Se entiende que la UPME en sus análisis tiene en cuenta los impactos de las obras antes de proponerlas</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 518



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	¿Serán competencia por contratar proyectos IPAT con la infraestructura actual?	Se hace necesario evaluar el desarrollo de nuevas inversiones por parte del transportador, si las mismas tendrían el mismo objetivo que los proyectos IPAT.	No serán competencia puesto que primero se contrata la capacidad original y luego la del IPAT.
<b>Gastos de administración, operación y mantenimiento de proyectos de IPAT que ejecuta el transportador incumbente.</b> Para determinar los gastos de administración, operación y mantenimiento asociados a cada proyecto IPAT, (AOM)_IPAT, se aplicará el siguiente procedimiento:	Se propone mencionar la resolución CREG 107 de 2017	Artículo 28. Gastos de administración, operación y mantenimiento de proyectos de IPAT que ejecuta el transportador incumbente. Para determinar los gastos de administración, operación y mantenimiento asociados a cada proyecto IPAT, <u>AOMIPAT, se tendrá en cuenta el procedimiento establecido en el artículo 4 de la Resolución CREG 107 de 2017, o aquellas que lo modifiquen o sustituyan,</u> se aplicará el siguiente procedimiento:.	Se ajustará la redacción para mayor claridad
2. El transportador declarará a la Comisión, para el PEPT, la estimación de los gastos en corridas con raspador inteligente, expresados en pesos colombianos del 31 de diciembre del año anterior a la fecha de la declaración. Así mismo, entregará los	En este punto se debe tener en cuenta que el raspador inteligente incluye varias técnicas cada una de las cuales se encuentra asociada a una amenaza diferente. Aproximadamente el 60% de la infraestructura de TGI atraviesa terrenos de alta montaña donde se aumenta la probabilidad de incremento del riesgo de afectación de integridad, debido a clima y fuerzas externas lo que hace que la frecuencia de corridas con	2. El transportador declarará a la Comisión, para el PEPT, la estimación de los gastos en corridas con raspador inteligente, expresados en pesos colombianos del 31 de diciembre del año anterior a la fecha de la declaración. Así mismo, entregará los soportes técnicos de esta	Se incluirá un ajuste para que se reconozca de acuerdo con lo establecido en la tabla 3 de la norma ntc 5747

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 520

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>soportes técnicos de esta estimación. Se reconocerá máximo una corrida con raspador inteligente cada seis años.</p>	<p>raspador inteligente sea inferior a 6 años para asegurar la integridad de las líneas. Acorde a lo anterior y a la norma NTC 5747, el periodo a reconocer para las corridas ILLI debe ser 5 años, como se evidencia en la tabla Tabla 3. Intervalos de Valoración de Integridad Amenazas dependientes de tiempo – plan prescriptivo de gestión de integridad.</p>	<p>estimación. Se reconocerá máximo una corrida con raspador inteligente cada cinco (5) años.</p>	
<p><b>Capacidad adicional generada por obras del plan de abastecimiento de gas natural:</b> Cuando se ejecuten proyectos IPAT, o proyectos a través de los procesos de selección de que trata la Resolución CREG 107 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan, que generen aumento en la capacidad de transporte de un sistema de transporte existente, el transportador responsable de este sistema deberá determinar la capacidad final del sistema con los nuevos proyectos, así: (...)</p>	<p>Se propone adicionar un párrafo para que el transportador que haga un IPAT en una red de un transportador incumbente tenga la obligación de entregar la información requerida por el transportador incumbente</p>	<p>Parágrafo. Cuando un proyecto IPAT sea desarrollado por un transportador diferente al incumbente, deberá declarar a este último con quince (15) de anticipación a la entrada de operación todos los parámetros técnicos necesarios para el cálculo de la CMMP.</p>	<p>Se acepta el comentario parcialmente y se incluye aclaración.</p>

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 521

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Flujo de ingresos para remunerar los gastos de AOM.</b> En la misma resolución que se apruebe el flujo de ingresos anuales para remunerar la inversión del proyecto IPAT, la Comisión aprobará los valores eficientes de los gastos de AOM para el proyecto IPAT para cada año del período estándar de pagos al transportador, [AOM] _IPAT, determinados de conformidad con lo establecido en el Artículo 28 de la presente resolución. Estos valores de AOM estarán expresados en pesos colombianos del 31 de diciembre del año anterior a la fecha de la declaración.</p>	<p>Adicionar un párrafo que permita al transportador cuando un activo por confiabilidad en su sentido sin flujo se quede sin contratación trasladar los costos de AOM a la estampilla de confiabilidad. Como se mencionó en el pasado en algunas ocasiones esta discriminación es difícil de hacer.</p>	<p>Parágrafo: En caso de que un tramo regulatorio asociado a un IPAT se quede sin contratación, el AOM del tramo deberá ser trasladado al IPAT.</p>	<p>No se acepta el comentario, la pregunta no es clara en la medida que si se desarrolla un IPAT es debido a que se requiere una capacidad adicional y se entiende que el transportador despacha primero su infraestructura y después la capacidad asociada al IPAT.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 522



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Oficialización de ingresos para el transportador incumbente.</b> Mediante resolución, la Comisión aprobará los valores del flujo de ingresos anuales para remunerar la inversión y los gastos de AOM del proyecto IPAT.</p>	<p>En caso que un beneficiario no pague la porción asociada al plan de abastecimiento se considerará un incumplimiento del contrato lo cual facultará al transportador a ejecutar la garantía. Si el dinero recaudado no cubre el valor total del pago del Plan este costo se trasladará a los demás beneficiarios.</p>		<p>Estos temas son objeto de regulación aparte en la Resolución CREG 107 de 2017 y sus modificaciones.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 523

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Parágrafo 3. La Comisión ajustará la resolución mediante la cual se apruebe el flujo de ingresos anuales para remunerar la inversión del proyecto IPAT, cuando sea necesario incluir el valor ajustado de inversiones, (IA)_IPAT, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 27 de la presente resolución.</p>	<p>En caso de una entrada temprana proponemos a la comisión que en el ajuste de la resolución se considere un incentivo del valor mensual del reconocimiento del IPAT para los meses de la entrada temprana y la FPO dispuesta por el Ministerio de Mins y Energía.</p>	<p>Parágrafo 3. La Comisión ajustará la resolución mediante la cual se apruebe el flujo de ingresos anuales para remunerar la inversión del proyecto IPAT, cuando sea necesario incluir el valor ajustado de inversiones, (IA)_IPAT, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 27 de la presente resolución.</p> <p>Em caso de una entrada temprana, se reconocerá al transportador el valor mensual del reconocimiento del IPAT para los meses, anteriores a la fecha de puesta en operación.</p>	<p>Esto se regulará en resolución aparte.</p>
<p><b>Remuneración de tramos o grupos de gasoductos donde haya proyectos de IPAT.</b> La remuneración de los tramos o grupos de gasoductos en los que haya proyectos IPAT ejecutados por el transportador incumbente, o por terceros mediante los procesos de selección de que trata la Resolución</p>	<p>Es necesario que la CREG revise el supuesto de que toda capacidad vendida por encima de la DEC se debe a la existencia de un IPAT en ese tramo y su pretensión de asignar los ingresos de esa venta adicional a la demanda beneficiada. Lo anterior desconoce la metodología de transportador por contrato, la cual contiene los incentivos suficientes para buscar que el transportador aumente su contratación so pena de ser afectado por el Factor de utilización. El valor que debe devolverse a la</p>	<p>Es necesario cambiar todo el artículo, de tal manera que se asegure que la infraestructura existente que es diferente a la de los proyectos IPAT se adecuadamente remunerada y que lo que reciban los usuarios beneficiarios por venta de las capacidades sea lo correspondiente exclusivamente a las del IPAT.</p>	<p>Se acepta el comentario y se procede a ajustar, considerando hasta a CMMP del tramo original del transportador por contrato.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 524

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>CREG 107 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan, estará sujeta a las siguientes reglas: (...)</p>	<p>demanda beneficiada es el correspondiente exclusivamente a la venta de capacidad de la parte del IPAT. Quien compre una capacidad asociada a un IPAT necesariamente deberá pagar por la infraestructura existente, ya que este servicio es diferente al servicio de transporte y así lo reconoce al misma CREG en los gastos de AOM al volverlo un servicio a Excluir. El pago por el uso de la infraestructura existente no está incluido en los valores que se entregan a la CREG para remunerar el IPAT, por lo tanto debe ser remunerado a través de la metodología de transporte.</p>	<p>Igualmente, es necesario que se aclare como se realiza el cálculo del cargo a cobrar cuando un remitente compra capacidad de transporte de un proyecto IPAT pues no se evidencia en esta resolución dicha fórmula de cálculo.</p>	
<p><b>Remuneración de tramos o grupos de gasoductos donde haya proyectos de IPAT.</b> La remuneración de los tramos o grupos de gasoductos en los que haya proyectos IPAT ejecutados por el transportador incumbente, o por terceros mediante los procesos de selección de que trata la Resolución CREG 107 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan, estará sujeta a las siguientes reglas: (...)</p>	<p>En la Resolución se le debe adicionar el aspecto de como se remunerará la infraestructura existente cuando un activo de confiabilidad sea utilizado</p>	<p>Se requiere adicionar una sección en esta resolución en la que se especifique como se remunera la infraestructura existente cuando un activo IPAT sea utilizada. Por ejemplo, cuando las adecuaciones de la bidireccionalidad Ballena Barranca sean utilizadas también se utilizará la infraestructura existente (tanto compresoras como gasoductos) de Ballena Barranca para mover se gas por confiabilidad.</p>	<p>No se considera necesario un sección adicional en la medida que esta clase de activos esta remunerada en el transportador por contrato, y los activos de la bidireccionalidad están incluidos en el ingreso regulado asociado al IPAT correspondiente.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 525

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Parágrafo 3. El transportador responsable del sistema de transporte en el que están inmersos los proyectos IPAT, debe tomar las garantías propias y las de pago de los beneficiarios a los adjudicatarios. Además, también será responsable de liquidar, actualizar, facturar, recaudar y transferir los recursos correspondientes al adjudicatario según lo previsto en la Resolución CREG 107 de 2017 (en especial el artículo 17) o aquellas que la modifiquen o sustituyan.</p>	<p>Se debe especificar la estructura de la garantía que debe exigir el transportador a los beneficiarios y la del transportador al adjudicatario. Es necesario ser claro que los beneficiarios tienen la obligación de poner la garantía al transportador y en los casos que no la ponga, el transportador informará a la UPME y a la CREG, para que no se siga considerando como beneficiario y el costo se redistribuya entre los demás beneficiarios. Ese agente que no ponga la garantía deberá asumir consecuencias que deben ser previstas en la regulación, tanto para usuarios regulados como no regulados.</p>	<p>Agregar un parágrafo en el que se especifique que se:</p> <p>Se debe especificar la estructura de la garantía que debe exigir el transportador a los beneficiarios y la del transportador al adjudicatario.</p> <p>Es necesario ser claro que los beneficiarios tienen la obligación de poner la garantía al transportador y en los casos que no la ponga, el transportador informará a la UPME y a la CREG, para que no se siga considerando como beneficiario y el costo se redistribuya entre los demás beneficiarios. Ese agente que no ponga la garantía deberá asumir consecuencias que deben ser previstas en la regulación, tanto para usuarios regulados como no regulados.</p>	<p>Este tema se desarrolla en resolución aparte.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 526

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>PGE: Precio promedio nacional publicado por el gestor del mercado, ponderado por cantidades, de contratos de todas las fuentes de suministro de gas natural resultantes de aplicar el mecanismo de comercialización establecido en el Artículo 25 de la Resolución CREG 114 de 2017, o aquellas que la modifiquen o sustituyan. Se tomará la información del año anterior más reciente en el que haya información de contratos que permita calcular el precio promedio ponderado.</p>	<p>Consideramos que la metodología para el cálculo del precio promedio nacional debe establecerse por la CREG e informarse al Gestor. Lo anterior para que se precisen las modalidades contractuales a considerar, el método de cálculo del promedio (ponderado, aritmético, etc.) y la periodicidad del reporte.</p>		<p>Se entiende que en el texto propuesto ya está definida la metodología.</p>
<p>Parágrafo 2. El gestor del mercado realizará anualmente máximo cinco auditorías aleatorias por sistema de transporte, para verificar la liquidación del IDk,m de cualquier mes del año y en cualquier tramo o grupo de gasoductos, k. Para esto, el transportador deberá mantener disponible la información correspondiente para los</p>	<p>Considerando que esta asignación corresponde con un servicio adicional por parte del Gestor del Mercado, proceso que requiere de selección de firmas auditoras y la responsabilidad sobre el proceso de auditoria, solicitamos precisar en resolución aparte los criterios para la selección del auditor que realizará la gestión de verificación de los transportadores, así como las características de la auditoria y el proceso de contratación de la misma, además el proceso aplicable en caso de controversias con los resultados de los</p>	<p>Desde el Gestor del Mercado consideramos que la auditoría no debería ser contratada por el Gestor del Mercado de Gas Natural, quien despliega información transaccional y operativa del mercado de gas establecidas en la resolución CREG 186 de 2020, sino por otros agentes del sector, que se encargan del aspecto operativo del mercado de gas.</p>	<p>No se acepta el comentario en la medida que el gestor del mercado no tiene conflictos de interés en la realización de dichas auditorias. No se considera necesaria una instrucción adicional el gestor del mercado el cual debe adelantar las auditorías respectivas e incluir los resultados en la información para los órganos de control respectivos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 527

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>últimos doce meses liquidados. Para estas auditorías, el gestor del mercado seleccionará auditores independientes e idóneos, y los costos de estos auditores serán asumidos por el transportador auditado.</p>	<p>informes de verificación de dichas auditorías.</p>		
<p>Segunda etapa</p>	<p>2.5 REMUNERACIÓN DE IPAT. Estas inversiones corresponden a las realizadas por el transportador incumbente de acuerdo con la metodología de la Resolución 107 de 2017 y que pagan los beneficiarios definidos por la UPME. Consideramos relevante lo propuesto por la CREG sobre la revisión de los ingresos percibidos y que en caso de que se encuentren por encima, se reduzca el precio del servicio a los beneficiarios del proyecto.</p>		<p>No hay pregunta.</p>
	<p>En estos capítulos se establecen las reglas para remunerar los proyectos de IPAT que ejecute el transportador incumbente. De estas reglas, y de lo establecido en la Resolución CREG 185 de 2020, se entiende que el transportador comercializa la capacidad total del tramo o grupo de gasoductos donde haya proyectos de IPAT. Sin embargo, de estas reglas no queda claro (i) qué cargos se cobran cuando los activos de proyectos de IPAT se usan por confiabilidad; y (ii) cómo se asigna</p>		<p>Los IPAT se comercializaran en el mercado primario acorde a la Resolución CREG 185 de 2020, se adjudicara en el mercado primario a nivel trimestral lo que se solicite de capacidad del IPAT y la capacidad remanente será para confiabilidad. En los eventos donde se requiera utilizar la capacidad de confiabilidad se aplicará el estatuto de desabastecimiento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 528

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	capacidad asociada a estos activos cuando se usan por confiabilidad. Por consiguiente, es importante que en esta resolución, o en resolución aparte adoptada de manera simultánea con la metodología, queden claras las reglas de asignación de capacidad y el costo que tendrá el uso de activos de proyectos de IPAT cuando se utilizan por confiabilidad (e.g. para cubrir una eventualidad en el sistema como podría ser un mantenimiento en suministro o en transporte).		
Proyectos IPAT	Por simplicidad tarifaria los Proyectos IPAT podrían ser remunerados vía estampilla en toda la demanda, evitando costos transaccionales e incrementos diferenciales para demanda sectorizada		No es factible aplicar dicha solicitud por cuanto la UPME define los beneficiarios para cada obra de infraestructura y sobre los mismos es que tiene la directriz la Comisión de definir el valor a remunerar.
	idem	idem	No hay pregunta.
IPAT	Los proyectos IPAT son inversiones del Plan de Abastecimiento que se realizan sobre infraestructura de transporte existente. Para los proyectos IPAT la Comisión establece un esquema de ingreso garantizado sin riesgo de demanda, mientras que la infraestructura existente se remunera bajo una metodología de precios máximos donde el transportador asume el riesgo de demanda. No obstante, para los tramos regulatorios existentes donde se ejecuten proyectos IPAT, la Comisión crea un nuevo “concepto de remuneración de ingreso máximo regulado” <sup>14</sup> bajo el cual los ingresos que perciba el transportador por		Producto de los comentarios entregados, se ajusta a cinco años el periodo para reconocer valores eficientes de geotecnia. Esto es, con la debida justificación, después de cinco años de la entrada en operación de un gasoducto, los transportadores podrán solicitar valores de geotecnia incurridos, siempre y cuando entreguen las justificaciones pertinentes.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 529

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>contrataciones superiores a sus proyecciones de demanda se utilizarán para disminuir el costo de la estampilla de los beneficiarios de proyectos IPAT, mientras que si las contrataciones resultan por debajo de sus proyecciones el transportador debe asumir los menores ingresos. Este nuevo “concepto” resulta totalmente asimétrico para el transportador, quien tendría que asumir los downsides de demanda sin la posibilidad de compensarlos con posibles upsides. Es evidente que la señal propuesta por el regulador no solo modifica totalmente el marco de incentivos propio del transporte de gas natural en el país, sino que no respeta las bases y principios de los esquemas regulatorios existentes (Price Cap o Revenue Cap) al crear uno distinto que coloca en cabeza del transportador los efectos negativos de cada uno de ellos. Los únicos ingresos que deben ser utilizados para disminuir el costo de la estampilla de los proyectos IPAT deben ser aquellos provenientes de la utilización de la capacidad de dichos proyectos.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 530



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>(...) No obstante, para los tramos regulatorios existentes donde se ejecuten proyectos IPAT, la Comisión crea un nuevo “concepto de remuneración de ingreso máximo regulado”<sup>27</sup> bajo el cual los ingresos que perciba el transportador por contrataciones superiores a sus proyecciones de demanda se utilizarán para disminuir el costo de la estampilla de los beneficiarios de proyectos IPAT, mientras que si las contrataciones resultan por debajo de sus proyecciones el transportador debe asumir los menores ingresos. Este nuevo “concepto” resulta totalmente asimétrico para el transportador, quien tendría que asumir los downsides de demanda sin la posibilidad de compensarlos con posibles upsides. Es evidente que la señal propuesta por el regulador no solo modifica totalmente el marco de incentivos propio del transporte de gas natural en el país, sino que no respeta las bases y principios de los esquemas regulatorios existentes (Price Cap o Revenue Cap) al crear uno distinto que coloca en cabeza del transportador los efectos negativos de cada uno de ellos. Los únicos ingresos que deben ser utilizados para disminuir el costo de la estampilla de los proyectos IPAT deben ser aquellos provenientes de la utilización de la capacidad de dichos proyectos.</p>		<p>Se ha realizado ajuste en el texto de la resolución para señalar que las obras de geotecnia pueden reconocerse siempre y cuando éstas tengan la debida justificación, no hayan sido conceptos asegurables y hayan ocurrido después de cinco años de la entrada en operación del gasoducto en la primera vida útil normativa. En el caso de otros elementos mencionados están contemplados en el Anexo 1 y en el formato 4 del Anexo 4 de la resolución.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 531

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Particularmente sobre los detalles de la propuesta se realizan las siguientes solicitudes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para determinar el flujo de ingresos que remuneran los proyectos IPAT la Comisión plantea utilizar el valor de las inversiones expresadas en pesos, tomando para la conversión de la porción en dólares la TRM del 31 de diciembre del año anterior a la declaración de la información. No obstante, el año de la declaración de la información no coincide con los años de ejecución de las inversiones por parte del transportador, teniendo en cuenta que la declaración de información se realiza, de acuerdo con el artículo 4 de la Resolución 107 de 2017, en los 3 meses siguientes a la fecha en que se adoptan los proyectos del Plan de Abastecimiento por parte del gobierno. Es decir, en la fecha de la declaración de la información del IPAT el transportador ni siquiera ha iniciado el desarrollo y construcción del proyecto. Por lo tanto, para evitar desviaciones en la remuneración de las inversiones a los transportadores por TRM, se solicita ajustar la disposición de forma que la TRM que se utilice sea la correspondiente a los años en que efectivamente se ejecuten las inversiones por parte del transportador.</li> <li>- El parágrafo 5 del artículo 33 establece que los transportadores responsables del recaudo de los proyectos IPAT pueden exigir a los remitentes la</li> </ul>		<p>Estos temas son objeto de regulación aparte en la Resolución CREG 107 de 2017 y sus modificaciones.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 532

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>constitución de una garantía, sin embargo, no incluye la obligación por parte de éstos a constituirla. Esto implicaría que el transportador asuma riesgos adicionales a los de su actividad, como lo es el del riesgo de cartera, al no contar con los instrumentos regulatorios o contractuales para exigir el pago a sus remitentes. Se solicita a la Comisión incluir en la medida la obligación para la constitución de las garantías por parte de los remitentes.</p>		
<p>PROYECTOS DEL PLAN DE ABASTECIMIENTO DE GAS NATURAL</p>	<p>El interior del país está próximo a experimentar una clara declinación de producción, conforme a la Declaración de Producción 2020. Para entrar a suplir parte de dicho déficit, CNE tiene planeado a mediano plazo la construcción del gasoducto Jobo-Medellín.</p> <p>Sin perjuicio de los planes de CNE, el déficit de contratos al interior del país se está presentando desde este año, como se observa con la contratación de clientes del interior con CNE por 10.000 MBTU a partir del 1 de diciembre de este año, previendo que dichas cantidades aumenten el próximo año.</p> <p>Sin embargo, en la actualidad el sistema de transporte a nivel nacional está aislado entre costa e interior. Desde el 2019, la Compañía ha venido negociando con los transportadores para habilitar la bidireccionalidad y la interconexión, entre los sistemas de transporte de la costa y el interior. No obstante, los transportadores han</p>		<p>La fecha de entrada de los proyectos del Plan de Abastecimiento de gas natural (PAGN), entre ellos los IPATs, es definida por el MME. Las reglas para asignar dichos proyectos se desarrollan en resolución aparte.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 533

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>mostrado poca diligencia en avanzar en la interconexión y han solicitado condiciones económicas injustificadas para conectar los sistemas, como lo es una prima de 0.3 USD/MBTU, un nivel de contratación mínimo de 20.000 KPCD en el tramo La Mami – Ballena y una fecha de entrada del proyecto incierta. Por lo anterior, es fundamental que la CREG aplique los incentivos tarifarios de que trata el artículo 2 de la resolución MME 40304 del 15 de octubre de 2020 para los proyectos iii) y iv) del numeral 1.1 del artículo 1 de dicha resolución, con el fin de garantizar que su entrada en operación sea a más tardar el 1 de diciembre de 2021 y no el 1 de diciembre de 2022, como está establecido. De lo contrario, el déficit contractual al interior del país podría llevar a un desabastecimiento en algunos meses del año y/o un incremento desmesurado de los precios y la consecuente destrucción de demanda.</p>		
	<p>En relación con la actualización de los valores de las inversiones, no es claro en la redacción del parágrafo 2 del artículo 30 si la actualización es anual o varía mensualmente con el IPP. Al respecto, se sugiere ajustar así: "Los valores del IAE_COP_IPAT se actualizarán mensualmente con la variación del IPC del mes anterior a aquel a actualizar, tomando como valor base, el IPC del mes de diciembre del año de la declaración de la información". Igual observación aplica para el</p>		<p>Se hizo el ajuste y se aclaró el proceso de actualización</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 534



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En el párrafo 3 del mismo artículo, se debe especificar la estructura de la garantía que debe exigir el transportador a los beneficiarios y la del transportador al adjudicatario. Es necesario ser claro que los beneficiarios tienen la obligación de constituir la garantía a favor del transportador y en los casos que no la constituyan, el transportador informará a la UPME y a la CREG, para que no se siga considerando como beneficiario y el costo se redistribuya entre los demás beneficiarios. Ese agente que no constituya la garantía deberá asumir consecuencias que deben ser previstas en la regulación, tanto para usuarios regulados como no regulados. Se sugiere agregar un párrafo en el que se especifique la estructura de la garantía que debe exigir el transportador a los beneficiarios y la del transportador al adjudicatario.</p>		
	<p>En lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 35, para el caso de la bidireccionalidad Yumbo - Mariquita, proyecto IPAT donde TGI es transportador incumbente, se podría considerar poco razonable dejar en una resolución aparte la metodología para gas importado y no se exponga la motivación suficiente para diferenciar las reglas en un mismo grupo de proyectos (IPAT). Se sugiere dejar reglas homogéneas a todos los proyectos IPAT, para facilitar su</p>		<p>Este párrafo permite considerar reglas complementarias para los proyectos del Plan de abastecimiento de gas dentro de ellos están los IPAT.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 536

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	aplicación al disminuir el número de normas aplicables a un mismo tramo.		
	<p>Es de destacar, que respecto a la forma de cálculo del WACC, la revisión que está haciendo la CREG, para calcular la tasa de mercado, la Cámara considera acertado incluir el periodo posterior a los grandes cambios económicos, como el Breton Woods e incluso la crisis mundial del petróleo. Esto fue igualmente sugerido en el estudio sobre tasas de remuneración, que la Cámara le contrato a Rafael Bautista y Francisco Azuero en el año 2013.</p> <p>Por lo anterior, consideramos necesaria la pronta implementación de la primera etapa propuesta por la CREG, para actualizar la tasa de remuneración, dado que todos los agentes son conscientes de que esta tasa esta sobredimensionada, desde hace más de 4 años, y, por ende, los consumidores están pagando tarifas superiores a las eficientes, generando un desincentivo para que los agentes busquen una pronta actualización.</p>		Este aspecto está en la propuesta regulatoria con un tiempo de transición para su implementación.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 537

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Actualización de la tasa de descuento	Con respecto a la actualización del WACC entendemos que hoy en día la tasa vigente para el transportador es superior a las tasas de descuento de otras actividades reguladas que comportan mayores riesgos, como lo es la distribución de gas natural. Ahora bien, desde el Grupo Vanti estimamos que lo más relevante es que se establezca la tarifa que remunere correctamente a los transportadores conforme al riesgo de la actividad (el cual no debería ser superior al que tienen los distribuidores), y que ésta pueda actualizarse en el momento indicado según las condiciones de mercado para evitar sobreremuneración (o subremunerar) a los agentes.	Actualización de la Tasa de Descuento, pero corrigiendo los aspectos relacionados con la forma como se definió la expectativa de depreciación de la Res CREG 155 de 2020 (ver comentarios Vanti a dicha resolución).	La construcción de la tasa de remuneración se hará con la Resolución CREG 004 de 2021. Mediante la Resolución CREG 081 la CREG sometió a consulta el proyecto y se determinó la tasa definitiva para transporte de gas natural.
Actualización de cargos únicamente con la tasa de descuento	Lo que se propone en el artículo 5 y ss. de la Resolución 160 de 2020 implica una regulación totalmente asimétrica y un agravio económico injustificado al transportador, al impedir que los cargos tarifarios reflejen la incorporación de las inversiones ejecutadas durante los últimos 10 años (US \$430MM aproximadamente para el caso de Promigas que representan un incremento cercano al 50% de su base tarifaria) y las fluctuaciones de demanda resultado de la declinación de los campos tradicionales, riesgos materializados de los agentes durante el periodo tarifario pasado. La disminución en los cargos de transporte, se le revertirá a la demanda en la segunda etapa cuando se actualicen las demás		La construcción de la tasa de remuneración se hará con la Resolución CREG 004 de 2021. Mediante la Resolución CREG 081 la CREG sometió a consulta el proyecto.  Ver respuesta a comentarios similares en el presente anexo.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 538



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>variables tarifarias, generando aumentos e inestabilidad tarifaria al mercado.</p> <p>En el taller de socialización la CREG afirmó que los procesos de revisión tarifaria deberían tomar ocho meses, tiempo que no resulta comprobable de manera objetiva cuando la estructura de la Comisión es la misma que resolvió los procesos en años anteriores, afectando de manera negativa a las empresas transportadoras. Lo anterior, sumado a que el regulador tendrá todas las presiones por parte del mercado para mantener deprimida la tarifa de transporte agrava aún más la afectación al transportador.</p>		
<p>Actualización de cargos únicamente con la tasa de descuento</p>	<p>Esta asimetría regulatoria propuesta por el regulador en la primera etapa implica una violación a los derechos de las empresas de transporte a los parámetros constitucionales previstos en los artículos 365 y siguientes de la Carta Política, al artículo 87 de la Ley 142 de 1994. Mediante derecho de petición, Promigas de buena fe solicitó ampliar los fundamentos técnicos, económicos y jurídicos de la propuesta, sin embargo, la respuesta obtenida remite nuevamente al documento soporte, en el cual solo argumenta como bondad de la gradualidad el hecho de que en la primera etapa no habría que analizar información y es automática y se fundamenta en que el proceso tarifario anterior se resolvió en 27 meses. No se encuentran fundamentos</p>		<p>La Comisión ha dado respuesta amplia a este punto en circular y en múltiples comunicaciones. Adicionalmente, tal como es lo usual, se da respuesta a los comentarios recibidos en este documento de soporte.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 539

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	de carácter técnico, jurídico o económico y las bondades que representaría a los usuarios finales y al transportador.		
Actualización de cargos únicamente con la tasa de descuento	<p>La aplicación de la metodología por etapas implicaría que los transportadores no tendrían los cinco años de actualización tarifaria y de estabilidad que determina de manera clara el artículo 126 de la Ley 142 de 1994, afectando injustamente los intereses de los transportadores y violando un aspecto fundamental del modelo de regulación. La propuesta traslada a los operadores del servicio los efectos derivados del retraso en las decisiones de carácter regulatorio, quienes no tienen el deber legal de soportarlas.</p> <p>Sin la aplicación de un análisis cuantitativo que mida el impacto no sólo para la demanda sino para la actividad de transporte, sin soportes comprobables y basándose en premisas equivocadas de que el ajuste corresponde “al deber ser”<sup>1</sup> y permitirá el “justo balance”<sup>2</sup>, el regulador decide modificar los cargos de transporte calculados en 2012 de forma que las empresas transportadoras asuman inexorablemente un desequilibrio económico, al no recibir una remuneración que cumpla con los criterios de eficiencia económica y suficiencia financiera como lo ordena la Ley 142 de 1994.</p>		La Comisión ha dado respuesta amplia a este punto en circular y en múltiples comunicaciones. Adicionalmente, tal como es lo usual, se da respuesta a los comentarios recibidos en este documento de soporte. Las comunicaciones ya cursadas incluyeron análisis de impacto con modelos simplificados los cuales confirman que se cumple con la eficiencia económica y la viabilidad financiera. La construcción de la tasa de remuneración se hará con la Resolución CREG 004 de 2021. Mediante la Resolución CREG 081 la CREG sometió a consulta el proyecto.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 540

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Actualización de cargos únicamente con la tasa de descuento</p>	<p>Los transportadores, amparados en la seguridad jurídica de las autoridades del Estado, verían quebrantados sus principios y derechos de arraigo constitucional como son los de legalidad, buena fe, confianza legítima, igualdad, entre otros, que le otorgan las normas de mayor jerarquía en el país. La Comisión estaría aplicando medidas que no solo contradicen los principios legales que rigen los servicios públicos en Colombia, sino que no promueven el equilibrio que los actos administrativos deben guardar respecto de las cargas públicas y el balance que debe existir entre las empresas prestadoras del servicio y sus usuarios. En esta comunicación se precisan los argumentos jurídicos que evidencian los vicios del acto administrativo que son causales de acciones legales previstas en el ordenamiento jurídico colombiano como la de revocatoria directa, nulidad y restablecimiento del derecho. De esta forma, la expedición en firme de la resolución en la forma como está prevista implicaría que la CREG asumiera la responsabilidad de los daños y perjuicios que la medida le cause al transportador.</p>		<p>La comisión considera que la resolución que se expida da cumplimiento a los principios de ley sobre eficiencia económica y viabilidad financiera.</p>

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 541

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Si bien la variable WACC no está estrictamente incluida dentro de la resolución en consulta, resulta en un factor relevante para la definición integral de la remuneración de la actividad de transporte. Como es sabido por la Comisión, el método para el cálculo de WACC no corresponde a la aplicación de una ciencia exacta en el entendido que, en la escogencia de variables, fuentes, períodos de tiempo, entre otros aspectos, hay espacio para la discrecionalidad. Por ejemplo, existe multiplicidad de fuentes para la selección del Beta, así como diferentes corrientes en cuanto a la longitud de las series de tiempo a considerar de la prima de mercado o el método para proyectar la relación peso/dólar. Cada profesor, consultor, regulador o empresa tiene una posición propia, y seguramente válida, que cambia significativamente el resultado, generando señales de incertidumbre e inestabilidad cada vez que se revisa la metodología de cálculo del CAPM. Por lo anterior reiteramos que, el WACC resultante del proceso de revisión que adelanta la CREG, más allá de un resultado de una fórmula maleable, debe ser aquel que sea lo suficientemente competitivo frente a las tasas de retorno de los países de la región con quienes se disputa el capital de inversión y que refleje realmente el riesgo de las empresas transportadoras en Colombia. En la revisión de las tasas reales</p>		<p>Aunque el tema de la tasa de descuento (WACC) no es de la resolución de transporte de gas natural, es bueno recordar que la nueva metodología de cálculo fue ampliamente discutida con el mercado por lo que la Comisión considera que se llegó a una metodología que permite medir la rentabilidad de las inversiones de un monopolio natural como el transporte de gas natural y en Colombia.</p> <p>Cuando se hace un benchmarking de tasas en diferentes países se debe tener en cuenta si corresponden a la misma actividad (en este caso transporte de gas natural), en que moneda están definidas, si son reales o nominales, y muy importante si los riesgos son comparables. Es el caso de la prima de riesgo país que no permiten comparaciones como el caso de Argentina o Venezuela o de otro lado como Chile. un inversionista observará las tasas reguladas de descuento de cada país y sabrá que donde le reconozcan más rentabilidad es que asumirán mayores riesgos. No por mayor tasa, per se, se dirigen las inversiones hacia ese país.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 542

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>después de impuestos de otros países se encuentra: Perú 8,46%, México 8,04%-8,45%, Argentina 8,99%, mientras que la tasa propuesta por la Comisión para la actividad de transporte de gas en Colombia equivale a 6,53%, inferior a todas las de la región y cercana a la de Estados Unidos (5,96%-6,22%), país con el que tenemos amplias diferencias de mercado y regulación<sup>15</sup>.</p>		
<p>Tasa de costo de capital</p>	<p>Las tasas de costo de capital vigentes para el cálculo de las tarifas del servicio de transporte (tanto para servicios de capacidad como de volumen) debieron ser actualizadas por el regulador y aplicadas por los agentes desde que se cumplieron los 5 años de vigencia de los cargos particulares, no obstante, estamos de acuerdo con la propuesta del Título II de la resolución en consulta que permitirá actualizar los cargos vigentes en aplicación de las tasas de descuento más recientes. Agradecemos a la Comisión publicar tan pronto le sea posible (y antes de la expedición de la resolución de la metodología de remuneración) los valores de tasas de costo de capital que aplicará para definir los cargos fijos, variables y de AOM en el siguiente período tarifario, de tal forma que todos los agentes del mercado tengan la oportunidad de analizar y comentar los parámetros utilizados. Teniendo en cuenta los largos períodos tarifarios que se vienen observando en</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 543

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>la práctica, sugerimos a la Comisión evaluar la posibilidad de introducir en la metodología definitiva una previsión que permita actualizar las tasas de costo de capital tan pronto se cumplan los 5 años de vigencia de los cargos regulados del siguiente período tarifario.</p>		
	<p>Otros aspectos relevantes que generan gran preocupación y mencionaremos en detalle en el anexo de comentarios, son los relativos al WACC y los elementos a considerar en el mismo, incluido el riesgo regulatorio que está manifiesto en estos momentos en la propuesta metodológica contenida en la Resolución 160; el manejo de los activos que cumplen vida útil normativa, proponiendo un esquema que difiere radicalmente de lo hasta ahora establecido por el regulador, y ajeno a la realidad de la actividad de transporte de gas natural a través de gasoductos que no obstante el cumplimiento de la vida útil normativa, se mantienen en condiciones para seguir operando y por consiguiente debe reconocerse una rentabilidad sobre los mismos; las tarifas en pesos colombianos, aunque algunos ítems en transporte se manejan en dólares, entre otros. Todo ello amenaza a las empresas transportadoras y la actividad de transporte de gas natural que ejecutan, arriesgando de una parte la continuidad en la prestación del servicio público domiciliario de gas combustible a los usuarios actualmente conectados y</p>		<p>El transportador deberá determinar si un activo que cumple vida útil normativa continua en operación o lo repone por uno nuevo. En cualquier caso debe considerar que debe hacer unas inversiones las cuales se remuneraran teniendo en cuenta la vida útil normativa y la tasa de descuento vigente. La decisión de continuar o reponerlo debe estar completamente justificada a la Comisión. La Comisión consideró que el valor reconocido en la inversión es suficiente para que la empresa pueda mantener el activo por otro periodo de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Además, teniendo en cuenta que a los activos se les ha remunerado AOM de manera independiente durante el periodo de VUN, entiende la Comisión que el activo está en capacidad de seguir prestando el servicio y no existe tal incentivo a reponer el activo. El transportador en lugar de hacer inversiones para reponer un activo que puede continuar puede hacer inversiones de ampliación o extensión de la red . Se debe evaluar a futuro si se determinan cargos de uso de la red de transporte a 50 años lo que evitaría una remuneración acelerada y el desacople de vida útil normativa y vida útil física.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 544

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>atendidos por el sistema; y pone en riesgo las ampliaciones y nuevas inversiones requeridas para garantizar la colocación del gas disponible en el mercado. Nada más ajeno a los objetivos y propuestas del gobierno nacional, y en particular de la CREG. Por esa razón, los invitamos a realizar un análisis profundo del impacto de la metodología propuesta mediante la resolución en comento.</p>		
	<p>En segundo lugar, reiteramos la necesidad que el WACC que se establezca refleje los riesgos reales a los que se enfrentan los prestadores del servicio al momento de invertir, tales como las incertidumbres de índole social, que se han venido agudizando, de seguridad de la infraestructura e injerencia e intervencionismo del poder judicial, además de las nuevas perspectivas macroeconómicas del país, que afectan por igual las actividades de operación, reposición y mantenimiento.</p> <p>Confiamos en que la nueva metodología ofrezca una opción efectiva de interconectar los sistemas de la costa y el interior, para que esto facilite la transaccionalidad del sector. En esta opción es necesario determinar un adecuado manejo para los tramos troncales de Ballena – Barrancabermeja y Ballena – La Mami. Para lo anterior</p>		<p>Aunque el tema de la tasa de descuento (WACC) no es de la resolución de transporte de gas natural, es bueno recordar que la nueva metodología de cálculo fue ampliamente discutida con el mercado por lo que la Comisión considera que se llegó a una metodología que permite medir la rentabilidad de las inversiones de un monopolio natural como el transporte de gas natural y en Colombia. Cuando se hace un benchmarking de tasas en diferentes países se debe tener en cuenta si corresponden a la misma actividad (en este caso transporte de gas natural), en que moneda están definidas, si son reales o nominales, y muy importante si los riesgos son comparables. Es el caso de la prima de riesgo país que no permiten comparaciones como el caso de Argentina o Venezuela o de otro lado como Chile. un inversionista observará las tasas reguladas de descuento de cada país y sabrá que donde le reconozcan más rentabilidad es que asumirán mayores riesgos. No por mayor tasa, per se, se dirigen las inversiones hacia ese país.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 545

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>recordamos que TGI en la fase de comentarios realizó una propuesta de estampillamiento que está alineada con este objetivo y que adicionalmente permite mantener operativa toda la capacidad de transporte que hoy día existe en esos gasoductos.</p>		
	<p>El Anexo 1 de la Resolución en consulta presenta diversas mejoras al modelo de referencia para la valoración de gasoductos, parte integral de la nueva metodología de remuneración del transporte, y que inicialmente fue propuesto en la Resolución CREG 090 de 2016. Dentro de los aspectos revisados más relevantes al modelo se destacan: I.) la actualización de fuentes de información y tecnologías (reportes de expertos, informes entregados por consultores contratados por la Comisión, e información recolectada de los mismos transportadores mediante la Circular CREG 028 de 2017) necesaria para modelar inversiones en redes de transporte, II.) la representación de aspectos geográficos, topográficos y ambientales relevantes para la aplicación del modelo al país y III.) la modernización del modelo en base a los cambios regulatorios desde su publicación original. Desde la Asociación, consideramos que esta herramienta será de utilidad no sólo para el regulador, quién será su principal usuario, sino también para agentes interesados en realizar inversiones en</p>		<p>El comentario hace un reconocimiento a la mejora del modelo de valoración eficiente de activos que hizo la CREG. No se evidencia pregunta.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 546



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>infraestructura de transporte de gas natural. Al contar con información preliminar y estimada sobre inversión requeridas para atender una demandas o requerimientos en el SNT (características técnicas, monto total de la inversión, cargos para el periodo tarifario, entre otros), los transportadores podrán optimizar la gestión del riesgo e incertidumbre asociados al proyecto, lo que en definitiva resultará en mayores incentivos para que agentes interesados realicen la expansión del sistema y los usuarios finales asuman menores costos.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, el modelo CREG para la valoración de inversiones tendrá un rol fundamental para la aplicación de la nueva metodología de remuneración de la actividad del transporte, facilitando el trabajo de la Comisión y las empresas transportadoras durante el proceso de aprobación de los cargos para el siguiente periodo tarifario, siendo además una señal que contribuirá a la expansión eficiente del SNT, garantizando el abastecimiento y confiabilidad en el suministro.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 547

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Segunda etapa	<p>2.2 Valoración de los activos. Respecto a los modelos utilizados para realizar la valoración de los proyectos que no se asignen mediante mecanismos de mercado, consideramos importante su actualización permanente, con información de mercado, obtenida de los proyectos que se asignen mediante mecanismos de mercado y de evaluación periódica de expertos, que lógicamente no tengan intereses como suministradores de dichos bienes. Con lo anterior, el sistema de gas podría contar con un sistema inteligente, que se retroalimente con la información presentada por los mismos agentes, en los nuevos proyectos, con información complementaria y con incentivos para la eficiencia.</p> <p>Por supuesto, los gasoductos existentes deberían continuar con la misma valoración de inicio y para la aplicación de las nuevas tasas de remuneración, reconociendo la amortización ya realizada. La construcción de nueva infraestructura tiene sobrecostos que no aparecían en los activos hace 5 años, como son los sobrecostos por temas sociales y ambientales, etc.</p>		<p>Sobre los comentarios:</p> <p>1) Se prevé en los anexos de la metodología recolectar información que permita en la siguiente actualización del modelo incluirlos.</p> <p>2) Sobre los temas sociales y ambientales se ajustó el valor al 5%.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 548

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>En el proceso de actualización de los valores de gasoducto, la Comisión considera que compone de tres parámetros: costos del acero, costos de mano de obra, y otros costos. En especial para el del acero en el numeral 3.6.2. se define la valoración de un gasoducto que ya entró en operación comercial se actualiza a la fecha base, de acuerdo con la siguiente fórmula:</p> $[Va]_{e} = [Vb]_{4} \times (Aea + Aemo + Aeoc)$ <p>Donde:</p> <p>[Va] <sub>e</sub>: Valor actualizado incluyendo componentes de [Vb] <sub>4</sub>, [USD] fecha base [Vb] <sub>4</sub>: Valor base incluyendo componentes de [Vb] <sub>3a</sub>, así como el costo de las complejidades [USD] diciembre de 2016  Aea: Indexador actualización acero.  Aemo: Indexador actualización mano obra  Aeoc: Indexador</p>	<p>3.6. Actualización de valores de gasoducto</p> <p>En el proceso de actualización de los valores de gasoducto, la Comisión considera tres parámetros: costos del acero, costos de mano de obra, y otros costos. Al respecto, el numeral 2.6.2 del Anexo 1 define el procedimiento para actualizar a la fecha base un gasoducto que ya entró en operación comercial, así:</p> $[Va]_{e} = [Vb]_{4} \times (Aea + Aemo + Aeoc)$ <p>Sobre las fórmulas para cada indexador que se presentan en la Tabla 2-10, encontramos un aparente error en el tratamiento de los índices de actualización del acero – IA, y del salario mínimo – SMLV, ya que los mismos producen el efecto contrario al esperado que es traer la valoración de la fecha de entrada en operación - feop, a la fecha de valoración del modelo - fv (2016). Nótese que para estos dos indexadores el subíndice del numerador (que representa la referencia a la que se quiere desplazar la valoración), corresponde con la fecha de entrada en operación y no con la fecha de valoración del modelo. Lo anterior sugiere un ajuste en el orden de los subíndices para darle un tratamiento similar al que se le da al indexador de la</p>	<p>Corregir el orden de los subíndices de los indexadores del acero - IA y del salario mínimo - SMLV, para darle un tratamiento similar al que se le da al indexador de la TRM.</p> <p>Publicar una serie con las variaciones del índice de precios del acero</p>	<p>sobre los comentarios:</p> <p>1) Las subíndices están ajustados de tal forma que un gasoducto existente se puede llevar la fecha base y por ello es el orden que están en formulados.  2) respecto a la información del precio del acero se entiende que aun cuando se paga por su costo puede accederse por cualquier agente, en tal sentido no se acepta la solicitud en la medida en que publicarlas podría infringir las reglas de la suscripción por parte de la Comisión.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 549

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>actualización otros costos</p> <p>De donde se define que las fórmulas para determinar los indexadores se incluyen en la Tabla 2 10. Tabla 2 10 Ecuaciones actualización Constante Gasoducto existente Actualización acero</p> $Aea = Ca * IA_{feop} / IA_{fv} * PPI_{fb} / PPI_{feop}$ <p>Actualización mano obra</p> $Aemo = Cmo * TRM_{fv} / TRM_{feop} * SMLV_{feop} / SMLV_{fv} * PPI_{fb} / PPI_{feop}$ <p>Actualización Otros costos</p> $Aeoc = Coc * PPI_{fb} / PPI_{feop}$ <p>Y de donde se toma que las variables utilizadas en las fórmulas de la Tabla 2 10. que se incluyen a continuación:</p> <p>Ca: Coeficiente indexador equivalente a 0,35.</p> <p>[[IA]]_feop: Es el índice para actualización de precios del acero,</p>	<p>TRM.</p> <p>Tabla 2 10 Ecuaciones actualización Constante Gasoducto existente Actualización acero</p> $Aea = Ca * IA_{feop} / IA_{fv} * PPI_{fb} / PPI_{feop}$ <p>Actualización mano obra</p> $Aemo = Cmo * TRM_{fv} / TRM_{feop} * SMLV_{feop} / SMLV_{fv} * PPI_{fb} / PPI_{feop}$ <p>Actualización Otros costos</p> $Aeoc = Coc * PPI_{fb} / PPI_{feop}$ <p>Por otro lado, respecto a las variables empleadas en las fórmulas de la Tabla 2-10, se presenta como referente para los precios del Acero el CDSPDRBJ Index de la fuente Bloomberg®, al cual se accede mediante un pago. Esta situación genera dificultades para que agentes y terceros interesados puedan replicar y hacer seguimiento al modelo propuesto por la Comisión, por lo que respetuosamente solicitamos, entendiendo que no es una serie de acceso público, se publique una serie con variaciones del referido índice evaluadas en diferentes periodos que permita hacer un seguimiento a su comportamiento.</p>		

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 550



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>mercado durante el año correspondiente a la fecha de valor base del modelo fv.</p> <p>[(TRM)]_feop: Es el promedio simple de la tasa representativa del mercado durante el año correspondiente a la fecha de entrada en operación del gasoducto feop.</p> <p>[(SMLV)]_feop: Corresponde al salario mínimo mensual legal vigente durante el año correspondiente a la fecha de entrada en operación del gasoducto feop.</p> <p>[(SMLV)]_fv: Corresponde al salario mínimo mensual legal vigente durante el año correspondiente a la fecha de valor base del modelo fv</p> <p>Coc: Coeficiente indexador equivalente a 0,25.</p>			
<p>Modelo de valoración</p>	<p>Como participantes del mercado, encontramos de mayor importancia que el modelo de valoración de activos y gasoductos no represente un <i>handicap</i> que frene inversiones que se requieran</p>		<p>La construcción del modelo esta fundamentadas en estudios y valoraciones de muchos gasoductos en Colombia, por tanto se considera que los valores que arroja son los valores de mercado.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 552

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	al no garantizar una valoración adecuada de las mismas.		
Tabla 2-2 Costos sociales y ambientales	<p>El modelo de la CREG determina un porcentaje fijo del 2% para las gestiones sociales y ambientales del proyecto, indiferente de la zona geográfica o demográfica que se ubique. Lo anterior es un error debido a que desconoce las características propias de cada zona y el área de influencia directa e indirecta del proyecto.</p> <p>La manera correcta de estimar los costos no existe, entre otras, por las diferencias y contextos de los proyectos, cambios en metodologías (por parte del ANLA) para la elaboración de los estudios ambientales, normativa, términos de referencia, etc., sin embargo, si podemos plantear que para la estimación del porcentaje global se tengan en cuenta las siguientes variables:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elaboración de estudios ambientales: DAA y EIA en función de la magnitud del proyecto (longitud, ancho del DDV, etc.)</li> <li>2. Costos por evaluación de trámites ambientales: en función de la magnitud del proyecto, por el número de evaluadores y días de dedicación</li> <li>3. Consultas previas (logística y asesores): en función del número de</li> </ol>	En caso que la CREG considere seguir aplicando un porcentaje al costo base, este debe ser aplicado al costo total del proyecto y debe estar en un rango mínimo del 8% al 12%.	Sobre los temas sociales y ambientales se ajustó el valor al 5%, por otro lado el valor se define para todo el territorio nacional, dar un mayor valor a una zona vs otra entraría a dar señales de arbitraje dependiendo el gasoducto y distorsionaría las expansiones necesarias en el SNT. Se resalta que dentro de las disposiciones regulatorias se incluye una banda de ajuste una vez se ha construido el proyecto sobre el valor total.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 553

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>comunidades étnicas</p> <p>4. Consultas previas (compensaciones): en función del número de comunidades étnicas</p> <p>5. Inversión social voluntaria: en función del número de veredas que cruza el proyecto</p> <p>6. Monitoreo y rescate arqueológico: en función de la longitud del proyecto, duración y ancho del DDV</p> <p>7. Compensaciones Forestales (Cambio uso de suelo, pérdida de biodiversidad, compensación levantamiento de veda): en función de la longitud del proyectos, anchos del DDV, tipos de coberturas vegetales intervenidas.</p> <p>8. Implementación de planes de manejo ambiental, monitoreo y seguimiento: incluye monitoreos al recurso agua, aire y suelo, antes, durante y después del proyecto, disposición final de residuos, entre otros.</p>		
<p>Tabla 2-2 Costos sociales, ambientales de contingencia y abandono</p>	<p>Los porcentajes relacionados con la tabla en mención, distan de la realidad en las que se incurren en proyectos de construcción de gasoductos.</p> <p>El porcentaje de contingencias debe obedecer a un análisis de riesgo particular del proyecto, donde se analicen factores legales, ambientales, sociales, tecnológicos, ambientales, entre otros. Y a partir de allí se determiné una cantidad de contingencias.</p> <p>No es una buena práctica asignar el mismo porcentaje de contingencia para</p>	<p>Porcentaje Costos de Abandono - Caba: Actualmente la legislación ambiental permite dos (2) métodos de abandono para la infraestructura en servicio. i) Dejar en sitio y ii) Sacar o retirar. Los costos de las alternativas distan mucho uno de la otra y la técnica seleccionada dependerá del análisis de impacto ambiental particular de cada una. Por lo tanto no es</p>	<p>Respecto a las inquietudes se debe señalar:</p> <p>1) Se entiende que la técnica de abandono es parte de la gestión del transportador y el porcentaje asignado corresponde a un valor definido a partir de información de valoraciones realizadas en activos que cumplen VUN.</p> <p>2) El modelo tiene los parámetros generales en la valoración de gasoductos, la señal de eficiencia los valores considerados en el modelo por tanto la comparación del porcentaje asignado a las contingencias en el modelo vs la clase 3 de madurez en el proyecto debido a que además del modelo</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 554



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>todos los proyectos.</p> <p>El modelo determina un porcentaje de contingencias del 6,6% para el gasoducto valorado. De acuerdo al mismo modelo la estimación que arroja es un estimado Clase 3, según la AACE Internacional. Un estimación Clase 3 tiene un rango de incertidumbre de -20% hasta un 30%, lo cual es un margen mucho más amplio que el reconocido por la CREG. Contingencias entre el 5% y 10% son típicamente manejadas en estimaciones Clase 1, donde ya se tiene una ingeniería detallada, cotizaciones en firme de la tubería y equipos principales y hasta ofertas para la construcción.</p>	<p>recomendable dejar un porcentaje fijo.</p> <p>Porcentaje Contingencia - Ccon:</p> <p>El porcentaje de contingencias dependerá del análisis particular del proyecto. Donde se tienen en cuenta factores políticos, económicos, sociales, técnicos, legales y ambientales. Las buenas prácticas de la AACE recomienda diferentes análisis para determinar las contingencias, dependiendo del grado de madurez del proyecto. Por ejemplo: estimación paramétrica, Método del Valor Esperado (EVM), Simulación de Montecarlo, entre otros. Todas estas técnicas deben ser lideradas por expertos en el tema donde participan partes interesadas claves, expertos de cada área. Revisar libro Total Cost Management (TCM) de la AACE International.</p>	<p>se integra los efectos de la clase de proyecto en la banda de ajuste de tal manera que además del factor estándar de contingencias cuando se desarrolle el proyecto se podrá ajustar el valor considerando la aplicación de la banda de ajuste.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 555



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Cruces especiales por HDD	<p>La formula de calculo expuesta en la Tabla 2-8 muestra que el costo unitario no depende de la longitud del cruce pero la experiencia nos ha mostrado que a mayor longitud del cruce se incrementa el riesgo y por ende el costo unitario.</p> <p>Para un cruce de 16" y longitud entre 250 m y 500 m el valor unitario puede estar al rededor de COP \$8.000.000. En cambio para un cruce de 16" y longitud 3.000 m el valor unitario puede estar al rededor de COP \$17.000.000. Más del doble.</p>	<p>La ecuación de cruces especiales debe llevar un componente de ajuste hacia la alta, cuando se presentan cruces de gran longitud (&lt; 500 m).</p>	<p>En el modelo definitivo se incluyó un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando el estudio de Tipiel donde se incluyen las ecuaciones que dependen de la longitud.</p>
Cruces especiales por HDD	<p>El modelo considera la longitud total de los cruces y no cada cruce individual. Es decir: el modelo cuantifica un cruce de 1.000 m igual que cuatro cruces de 250 m, siendo que en la realidad no es así. Lo anterior, debido a que existen unos costos fijos tales como campamentos, piscina de lodos, adecuación de sitio de trabajo, traslado de equipos, entre otros particulares a tener en cuenta para cada cruce.</p>	<p>Los cruces especiales se debe estimar individualmente y luego el valor total resultante, se debe sumar al costo de la línea regular.</p>	<p>En la formulación del modelo es factible valorar cada cruce de manera independiente de tal manera que llegado el caso al momento de aplicar el modelo se consideraran estas situaciones y los soportes que presente la empresa para su aplicación de cruces de manera independiente.</p>
Multiplicadores de Media Ladera	<p>El factor multiplicador de media ladera tiene un efecto casi imperceptible en la valoración. La ecuación muestra un modelo lineal (<math>Y=MX+B</math>) donde X es el diámetro nominal, B es uno (1) y el valor M tiene un orden de magnitud de <math>1 \times 10^{-6}</math>.</p> <p>Por ejemplo, para 20" el modelo arroja factores de dificultad media ladera de 1.00000510</p>	<p>Revisar la modelación matemática de este factor de dificultad ya que los factores resultantes, no son consecuentes con la dificultad que conlleva la construcción de gasoductos a media ladera.</p>	<p>Respecto a los cruces señalados la comisión considera que los valores eficientes están relacionados en el estudio de Tipiel Circular CREG 017 de 2018.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 557

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Formula Vb_3</p>	<p>La formula considera todos los factores de dificultad como si fueran de una misma categoría. Esto arroja una subvaloración del factor total de dificultad y por ende del costo del gasoducto. Lo podemos ver con el siguiente ejemplo:</p> <p>Tenemos un gasoducto de 20" y longitud 100 km. 100% en Roca y 100% en Clase de Localidad 1.</p> <p>Para 20" el factor de dificultad Roca es 1.69 y Clase de Localidad 1 es 1. Según la ecuación propuesta el Factor de Dificultad de este gasoducto sería:</p> $FD = (100 * 1.69 + 100 * 1) / (100 + 100)$ $= 1.345$ <p>Como vemos, el resultado arroja un Factor de Dificultad de la mitad, porque está computando dos características mutuamente excluyente entre sí en un mismo calculo. La formula toma como si el ducto fuera de 200 km (el doble de la longitud real) y fuera una mitad con roca (sin clase de localidad) y la otra mitad con clase de localidad (pero sin roca).</p>	<p>Realizar el calculo de los factores de dificultad agrupado por categoría y de manera ponderada.</p> <p>Tomando el ejemplo anterior.</p> <p>Tenemos un gasoducto de 20" y longitud 100 km. 100% en Roca y 100% en Clase de Localidad 1.</p> <p>Para 20" el factor de dificultad Roca es 1.69 y Clase de Localidad 1 es 1.</p> $FD = (1.69 * 100\%) + (1 * 100\%)$ $= 1.69$	<p>Se considera que el promedio ponderado incluido en el modelo refleja adecuadamente las diferentes complejidades asociadas a las longitudes respectivas y el factor multiplicador debe ser resultado de la ponderación de las diferentes complejidades considerando además que existen equipos que se comparten para construir en las diferentes complejidades, la propuesta realizada haría que siempre se valorara con el peor multiplicador dando una señal de ineficiencia en la remuneración.</p>

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 558

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Formula Vb_3</p>	<p>El nuevo modelo no incluye el costo de factor de dificultad por terreno extremo el cual fue determinado por el Perito Frank Lamberson, mediante los radicados CREG E 2012 006179 y E-2012-006598 del 4 y 16 de julio de 2012.</p> <p>Este tipo de dificultad es muy habitual en la zonas de cordillera y alta montaña de nuestro país. Lo cual arrojaría una subvaloración de los proyectos de gasoductos en esa zona.</p> <p>Por ejemplo Gibraltar-Bucaramanga</p>	<p>Incluir el factor de dificultad por terreno extremo, según los criterios establecidos en la Resolución 122 de 2010.</p>	<p>El modelo incluye el factor multiplicador de inclinación con pendientes mayores a 25% que está dentro de los rangos tipos considerados. Se entiende que el terreno extremo fue considerado como lo señala la resolución CREG 121 de 2012 "se refiere a un terreno con pendientes iguales o superiores a 30%, y donde el equipo tradicionalmente utilizado en la construcción no puede funcionar normalmente. " en tal sentido se considera que si dentro de las solicitudes existen gasoductos donde el transportador demuestre que con el multiplicador de inclinación mayor a 25% no es factible remunerar este activo se estudiará de manera específica el caso en las solicitudes respectivas</p>
<p>Página 111</p>	<p>La resolución establece que el resultado de aplicar el modelo corresponde a una estimación de costos Clase 3 según la clasificación de costos generalmente aceptada en ingeniería . El rango de exactitud esperado de esta estimación tiene una variación en el rango bajo de -10% a -20% y de +10% a +30% en el rango alto.</p>	<p>Sugerimos revisar la clasificación de la estimación arrojada por el modelo y su incertidumbre asociada.</p> <p>Sugerimos utilizar la práctica recomendada RP 97R-18 de la AACE Internatonal, la cual aplica para los proyectos de gasoductos e infraestructura lineal.</p> <p>Está práctica, igual que la 18R-97 utilizada en la resolución, establece que para tener una estimación Clase 3 tu técnica debe ser</p>	<p>Se considera que la información utilizada en el modelo es partir de estudios que consideran un nivel de madurez de clase 3 adicional a ello se incluye la banda de ajuste para incluir adicionalmente el ajuste asociado a la clase 3 cuando el proyecto se construya.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 559





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Tabla 2-4 Multiplicadores. Formulas</p>	<p>No son precisas las formulas de la tabla 2 factores por los diám</p> $M_{sroc} = g \cdot diam^2 + h \cdot diam + i$ <p>Así mismo, pasa en varios factores multip</p>	<p>Aclarar si la formula es con diámetro externo o diámetro nominal. Se recomienda usar diámetro nominal.</p> <p>Se sugiere al regulador entregar un modelo que contenga las formula para poder realizar las simulaciones correspondientes. En su defecto, la redacción de las mismas debe estar acompañada de un instructivo detallado y ejemplos que permita al agente crear su modelo de valoración sin errores o mal interpretaciones</p>	<p>Sobre las inquietudes:                      1) Se aclara que es diámetro nominal.                      2) La hoja de cálculo del modelo de valoración está incluida en la circular 110 de 2020.</p>
<p>Tabla 2-4 Multiplicadores. Área Congestionada</p>	<p>Ajustar la ecuación empleando los factores correspondientes, o dar las precisiones correspondientes. Debería ser:</p> <p>Mac = (bm x DN^2) + (bn x DN) + bo                      Donde                      DN = Diámetro nominal del gasoducto                      bm = 0,001                      bn = 0,0385                      bo = 1,3266</p>	<p>Ajustar la ecuación empleando los factores correspondientes, o dar las precisiones correspondientes. Debería ser:</p> <p>Mac = (bm x DN^2) + (bn x DN) + bo                      Donde                      DN = Diámetro nominal del gasoducto                      bm = 0,001                      bn = 0,0385                      bo = 1,3266</p>	<p>Se incluye el ajuste en el documento de la resolución definitiva.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 562



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Tabla 2-8 Costo Complejidades 2 Perforación horizontal dirigida</p>	<p>Al revisar las ecuaciones y los multiplicadores se evidencia que para cruces de longitudes superiores a 500 metros, el modelo arroja resultados que difieren de los costos reales. En el desarrollo de los proyectos, los cruces con longitudes superiores a 500 metros deben manejarse como un proyecto especial y no mediante el resultado de un modelo matemático que no refleja las implicaciones y riesgos de este tipo de proyectos</p>	<p>Se realiza un ejercicio para estimar el valor de un cruce de 20" y 3.000 metros. El resultado es de USD \$7,4 Millones. Valor significativamente inferior a costos recientes de proyectos (USD \$19,6 Millones).</p> <p>Ahora bien, para cruces del mismo diámetro y longitudes de 250 metros el resultado es de USD \$621 mil dólares (USD \$2.500/ml ) Valor inferior a costos recientes, pero cercano con precios del mercado.</p>	<p>En el modelo definitivo se incluyó un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando el estudio de Tipiel Circular CREG 017 de 2018, donde se incluyen las ecuaciones que dependen de la longitud.</p>
<p>Tabla 2-12 Restricciones de aplicación del modelo</p>	<p>El modelo presenta restricciones de longitud para el calculo del valor base, así mismo para los factores multiplicadores. Se observa que el modelo presenta restricciones para longitudes inferiores a 1.000 metros, que son comunes en muchos gasoductos regionales.</p>	<p>Se solicita aclarar al regulador, como sería el mecanismo de valoración de este tipo de gasoductos. El modelo no debería tener restricciones de longitud mínima de valoración.</p>	<p>Tal como se incluye en el numeral 1 del anexo 1, iii. En caso de que los activos a valorar se encuentren por fuera de los rangos de aplicación de los modelos de valoración de gasoductos y de estaciones de compresión con que cuenta la Comisión, se recurrirá a otras fuentes de información, con el objetivo de contar con la mejor estimación posible de la valoración de estos activos. en tal sentido se utilizará la mejor información disponible para su valoración.</p>

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 563



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Tablas 2-13 y 2-14</p>	<p>Las cifras y valores desagregados contenidos en las tablas 2-13 y 2-14 no incluyen costos importantes y necesarios en la construcción de estaciones de compresión, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Generación de Energía.</li> <li>- Sistemas de Filtración</li> <li>- Sistemas de Detección de Gas y Fuego</li> </ul>	<p>Se solicita al regulador incluir costos asociados a los ítems listados a continuación. Se proponen los siguientes porcentajes en función del valor total del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Generación de energía: Se estima un 2% El suministro de energía externa no tiene la confiabilidad que garantice la continuidad del servicio de compresión, ante todo, en zonas rurales en donde usualmente se instalan las estaciones compresoras. Por lo tanto, es necesario tener en cuenta los costos de unidades de generación de energía. Sea continua o como standby, dependiendo de cada caso en particular.</li> <li>- Sistemas de filtración : Se estima un 2% En la succión de las unidades compresoras se retienen elementos contaminantes, tales como el polvo negro (black powder), líquidos, y otros elementos que hacen indispensable la protección de los equipos, además de mantener la confiabilidad</li> </ul>	<p>Respecto a la solicitud se señala lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) La generación eléctrica se considera dentro del costo de combustible.</li> <li>2) sobre los sistemas de compresión se consideran que están incluidos en el valor del compresor. Le corresponde a la empresa demostrar que los valores eficientes que se utilizan son insuficientes y soportar los valores respectivos al momento de la evaluación del valor al poner en servicio la estación de compresión el cual la Comisión podrá considerando mediante la verificación de los soportes y análisis respectivos en el valor real dentro de la aplicación de la banda de ajuste.</li> <li>3) sistemas de detección de fugas y fuego este rubro está incluido en el valor del compresor. Le corresponde a la empresa demostrar que los valores eficientes que se utilizan son insuficientes y soportar los valores respectivos al momento de la evaluación del valor al poner en servicio la estación de compresión el cual la comisión podrá considerando mediante la verificación de los soportes y análisis respectivos en el valor real dentro de la aplicación de la banda de ajuste.</li> </ol>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 565

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>en la prestación del servicio de compresión. Por lo anterior, se requiere la instalación de filtros/separadores en la succión de las estaciones compresoras.</p> <p>- Sistemas de detección de gas y fuego: Se estima un 1%</p> <p>Por la naturaleza y los riesgos inherentes durante la operación, se requiere que las estaciones cuenten con sistemas autónomos y adecuados en fire and gas. El ASME B31.8 en el párrafo 843.3.2 Fire Protection indica que se deben instalar facilidades para la protección contra el fuego, además las instalaciones eléctricas deben cumplir con la NFPA 70.</p> <p>Porcentajes basados en proyectos recientes de estaciones de compresión recíprocas.</p>	

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 566

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
IVA del 16%	No es preciso, ni se encuentra descrita la manera en la que se debe realizar la actualización de los costos relacionados por concepto de IVA en la presente resolución. El modelo asume un IVA del 16% distinto al vigente en Colombia (19%) y no se evidencia la forma en la que se realizará la actualización.	Incluir en las tablas el costo desagregado de los equipos para que se puedan realizar los ajustes correspondientes al IVA al momento de la valoración. Es importante resaltar que la propuesta de actualización de la resolución, en donde se emplea el índice de precios al productor de los Estados Unidos de América, no resolvería el problema comentado.	Se incluye ajuste en el modelo de valoración de estaciones compresoras que considera IVA del 19%
Interpolación Lineal Tablas 2-13 y 2-14	<p>Para estaciones compresoras, con potencias instaladas superiores a 20.000 HP debe existir una metodología específica y no el resultado de una tendencia lineal.</p> <p>El resultado de la interpolación lineal o tendencia, castiga las inversiones en este tipo de proyectos. Normalmente, proyectos con requerimientos de potencia superiores a 20.000 HP requieren áreas de construcción, equipos, materiales, obras civiles mucho mas grandes y no pueden ser concebidas mediante una interpolación lineal .</p>	Se solicita al regulador, por lo menos considerar un ejercicio específico que permita valorar estaciones de compresión hasta 30.000 HP. De esta manera el modelo no castiga las inversiones con las interpolaciones o tendencias lineales. Por ejemplo, el área mínima requerida para la instalación de 20.000 HP es de 1 Hectárea, mientras que el área mínima requerida para instalar 30.000 HP es por lo menos 2 Hectáreas. Esto nos muestra que una tendencia lineal castigaría la valoración. Lo mismo sucede con las	Se incluirán ecuaciones para unidades de compresión recíprocas y centrífugas que puedan simular este tipo de estaciones compresoras.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 567

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		obras civiles, los edificios, sistemas auxiliares, la generación de energía y demás ítems antes listados.	
Formato 2. Información para valorar estaciones de compresión Tabla 18 Formato 2 las estaciones de compresión	El formato no permite al Transportador, relacionar características específicas del proyecto asociadas a inversiones de insonorización o mitigación de ruido, aspectos de disponibilidad de energía eléctrica o la necesidad de inversión en equipos de generación y tampoco la posibilidad de relacionar infraestructura adicional que pueda requerirse en la estación de compresión por situaciones particulares tales como condiciones del terreno o gasoductos de conexión de longitudes apreciables	Incluir dentro del formato en la sección de generalidades, una fila que permita relacionar todas las particularidades adicionales o específicas de cada Estación de Compresión.	Se revisará el formato y se ajustará en la versión definitiva. Y se incluirá la nota que señala que la CREG puede auditar la información
2.5 Variables de Modelamiento de Complejidad	Dentro de las múltiples variables identificadas por la CREG para determinar el costo eficiente del gasoducto no se encuentra ninguna asociada con las obras de geotecnia. Esta variable tiene un costo importante especialmente en los gasoductos con topografías altamente elevadas o quebradas.	Incluir la variable de obras de geotecnia preliminar (ejecutadas durante la construcción) y obras de geotecnia definitivas (ejecutadas al finalizar la construcción para asegurar el DDV del gasoducto durante su operación).	Se considera que ya está incluida esta variable la cual hace parte de la construcción.
Determinación del valor eficiente de las inversiones	A continuación, se describen las limitaciones más importantes encontrados en el modelo de valoración propuesto por el regulador. En el documento de Excel anexo se encuentra un mayor desarrollo técnico de estas consideraciones: - No es posible parametrizar todos los proyectos a una misma estructura de		Sobre las limitaciones descritas se aclara que: 1) El modelo de valoración incluye un ámbito de aplicación el cual esta descrito en la tabla 2.-12 en la resolución de consulta (CREG 160 de 2020), por tanto tal como se señala en el anexo 1 "iii. En caso de que los activos a valorar se encuentren por fuera de los rangos de aplicación de los modelos de

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 568

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>costos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los valores base se expresan en función de la longitud y el diámetro a través de fórmulas matemáticas y regresiones lineales, que generan economías de escala distantes de la realidad.</li> <li>- Es un avance positivo la inclusión de los costos asociados con las gestiones socioambientales, costos de abandonos y contingencias, pero los porcentajes reconocidos distan mucho de la realidad del mercado colombiano.</li> <li>- El porcentaje de contingencias debe obedecer a un análisis de riesgo particular del proyecto, donde se analicen factores legales, ambientales, sociales, tecnológicos, ambientales, entre otros y a partir de allí se determine una cantidad de contingencias.</li> <li>- Los costos de abandono tampoco pueden ser fijados como un porcentaje del costo base del gasoducto, ya que dependerá de la técnica de abandono que se utilice. Actualmente la legislación ambiental vigente permite dejar la infraestructura en sitio o extraerla del lugar de construcción. Las dos actividades difieren ostensiblemente en los costos.</li> <li>- Los costos socioambientales obedecen a un análisis particular del área de influencia del proyecto. Estos costos se ven impactados por numerosos factores, tales como el número de comunidades en la zona (indígenas, étnicas y no étnicas), necesidades de las</li> </ul>		<p>valoración de gasoductos y de estaciones de compresión con que cuenta la Comisión, se recurrirá a otras fuentes de información, con el objetivo de contar con la mejor estimación posible de la valoración de estos activos."</p> <p>2) La formulación se estructuró a partir de la información de estudios señalados en el anexo 1 y a partir de una muestra muy amplia de valoración de gasoductos VUN, en tal sentido se consideran que representan adecuadamente la valoración, en todo caso además en el modelamiento se incluyó la banda de ajuste ante eventos que hagan que los valores reales sean distintos al valor de referencia.</p> <p>3) El valor considerado para abandono, contingencias, del proyecto en el modelo se determinó a partir de la información de los gasoductos valorados por Tipiel en tal sentido se considera un valor eficiente, además de ello, sobre los temas sociales y ambientales se ajustó el valor al 5%, por otro lado el valor se define para todo el territorio nacional, dar un mayor valor a una zona vs otra entraría a dar señales de arbitraje dependiendo el gasoducto y distorsionaría las expansiones necesarias en el SNT. Se incluye además la banda de ajuste de tal manera que además del factor estándar de contingencias cuando se desarrolle el proyecto se podrá ajustar el valor considerando la aplicación de la banda de ajuste.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 569

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>comunidades, nivel de escolaridad, proyectos anteriores que hayan intervenido la zona, vegetación, especies endémicas, entre otros.</p> <p>- El modelo no permite caracterizar los proyectos debido a condiciones socioambientales y factores de riesgo propios. Lo anterior ocasiona que dos proyectos con similar topología se estimen igual, pero se subestiman los riesgos y costos propios relacionados con la zona geográfica donde se va a realizar.</p>		
<p>"... se puede afirmar que este modelo ya refleja las condiciones particulares de Colombia a las cuales se enfrentan los agentes transportadores cuando desarrollan su infraestructura"</p>	<p>Vemos como buena medida la inclusión de una banda de ajuste para compartir el riesgo entre los transportadores y los usuarios cuando se ejecuta un proyecto, permitiéndoles obtener parte del beneficio cuando el valor real de la inversión resulte menor al valor de referencia proyectado por la CREG o, por el contrario, que estos cuenten con un techo cuando exista un sobrecosto en la construcción del activo, impidiendo que se les traslade un valor ineficiente.</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>
	<p>(...) Tal como se puede ver en el gráfico anterior y en los datos presentados en la tabla, el efecto de la economía de escala es considerable lo que contradice la opinión del experto Frank Hopf en el texto "APPRAISAL OF ECONOMIES OF SCALE BY DIAMETER OF NATURAL GAS PIPELINES" realizado para la CREG en el cual afirma: "Based on my experience and supported by relevant information and research on</p>		<p>El estudio de Frank Hopf fue realizado en el año 2011, sin embargo la Comisión cuenta ahora con mejor información dentro de la cual se encuentra la entregada por los agentes así como los estudios y valoraciones de Tipiel.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 570



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	Colombian and International gas pipelines, the investment in gas pipelines do not enjoy economies of scale relative to line diameter in the normally defined sense”		
	(...) En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre los valores presentados en el informe de HOPF y los extraídos de la resolución de la CREG, en los que se compara los costos unitarios [USD/m] de gasoductos. Se toma como base de comparación una tubería de 16” de diámetros y se compara sus costos con los demás diámetros. Según afirma HOPF una tubería de 32” de diámetro cuesta más del doble que una tubería de 16” para las mismas condiciones de operación, denotando una ausencia de economía de escala. En la metodología presentada en la resolución 160/2020, se observa lo contrario, demostrando que se aplican economías de escala en el cálculo del valor de las instalaciones.		El estudio de Frank Hopf fue realizado en el año 2011, sin embargo la Comisión cuenta ahora con mejor información dentro de la cual se encuentra la entregada por los agentes así como los estudios y valoraciones de Tipiel.
	(...) Se realizaron sensibilidades para analizar la incidencia en el costo final de las complejidades de trazado, para ello se evaluó independientemente cada complejidad teniendo en cuenta una longitud constante del gasoducto (1000 metros). En la siguiente tabla se observan los porcentajes que se le deben adicionar al valor base cuando se considera cada complejidad en el 100% del gasoducto.		No se evidencia pregunta

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 571

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Tal como se muestra en el cuadro, el terreno inclinado es una de las complejidades que más impactan en el valor final del gasoducto, llegando a porcentajes del 353% a adicionarse al valor base para obtener el valor final. Otro de los multiplicadores que genera un impacto considerable es el de Área Congestionada, llegando a valores de 314% para diámetros de 36”.</p>		<p>No se evidencia pregunta</p>
<p>Comparación con estudio TIPEL 2017</p>	<p>Comparación con estudio TIPEL 2017 Tal como se puede apreciar en los cuadros precedentes, los valores unitarios varían considerablemente entre los valores obtenidos del modelo de valoración elaborado por la Comisión y los montos detallados el estudio presentado por TIPIEL. En los siguientes gráficos se puede ver la diferencia de una manera clara.</p>		<p>En el modelo definitivo se incluyó un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando el estudio de Tipiel Circular CREG 017 de 2018.</p>
<p>Comparación con estudio TIPEL 2019</p>	<p>Comparación con estudio TIPEL 2017 En el caso de los Cruces Aéreos, el estudio de TIPIEL presenta diferentes estimaciones dependiendo el largo del gasoducto, pudiendo ser desde 30 a 300 metros de largo. Para distancias mayores, se debe multiplicar la cantidad de secciones por el largo para obtener la longitud total del gasoducto. Para comparar los montos unitarios de los dos modelos se tomó el valor promedio de las longitudes de los Cruces Aéreos del estudio de TIPIEL. En la siguiente tabla se pueden ver las diferencias que existen entre las</p>		<p>En el modelo definitivo se incluye un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando el estudio de Tipiel Circular CREG 017 de 2018.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 572

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>dos estimaciones. Tal como se puede observar, los valores del modelo presentado por CREG siguen estando por debajo del estudio que toma como referencia (TIPIEL 2017) aunque en menor medida que los ítems presentados párrafos arriba, siendo la máxima diferencia de 35,22% para cruces aéreos de 30". Comparando todos los montos unitarios obtenidos del modelo de CREG respecto a los valores sacados del estudio de TIPIEL 2017, que es en el que se basó la CREG, refleja diferencias sustanciales en los resultados, reconociendo valores menores</p>		
<p>Análisis del Modelo CREG</p>	<p>Análisis del Modelo CREG Transportadora de Gas Internacional - TGI Análisis de la Resolución CREG No 160 de 2020</p> <p>Un punto que debe indicarse es que al tomarse información de ductos de otros países para establecer los costos unitarios que se emplean en la valoración de activos, los valores obtenidos no incorporan las particularidades de Colombia como por ejemplo, el adicional que los proveedores incorporan en su cotización para cubrirse por posibles variaciones del tipo de cambio y así asegurarse el valor en dólares. Considerando la metodología propuesta por la Comisión de pasar a moneda local empleando el tipo de cambio, este efecto</p>		<p>Sobre los comentarios es importante señalar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se aclara que la información tal como señala el documento incluye de estudios asociados a proyectos realizados en el país tal como se explicó en el estudio de Tipiel publicado en la circular CREG 017 de 2018, además de la información recolectada de la circular 028 de 2017 y de valoración de gasoductos que cumplieron la VUN realizadas por Tipiel en tal sentido no es precisa la afirmación que se estén tomando información de otros países como señala el comentario.</li> <li>2) sobre la remuneración en COP, regulatoriamente en materia de la remuneración de las inversiones en pesos o en dólares la cuestión es quién debe asumir el riesgo cambiario. Hasta el momento sólo en transporte de gas natural ese riesgo se</li> </ol>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 573

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>no es capturado por lo que se tiene que incorporar un adicional que refleje el costo de la cobertura en pesos. Este adicional puede omitirse en el caso de como se indica el ítem 1.1.1.2, la Comisión mantenga el criterio original de remunerar la inversión en dólares americanos. En este caso no se debe contemplar el costo adicional de la cobertura.</p> <p>Como Anexo a la Circular 110/2020 se encuentra el modelo de valoración de gasoductos en formato Excel. Realizando sensibilidades sobre dicho modelo se han encontrado algunas irregularidades en el cálculo, principalmente en la aplicación de los multiplicadores por Complejidades del Trazado.</p> <p>Dado que la remuneración de la base de activos se realiza en pesos la valoración de los activos debe incorporar este costo adicional en los valores unitarios. Es esperable que los proveedores locales incorporen a su cotización un adicional correspondiente a la cobertura por posibles variaciones del tipo de cambio.</p>		<p>le ha trasladado al usuario. Nótese que en las otras actividades de red a cargo de la CREG ese riesgo está en cabeza la de las empresas. Por otra parte, si bien es cierto que buena parte de la inversión en un gasoducto o en un compresor están en dólares, cuando en la metodología se reconoce ese valor en pesos, en ese momento para la empresa debería serle indiferente la moneda. En el caso de que la empresa haya escogido que la financiación es en dólares es ella quien debe asumir el riesgo cambiario. De hecho, si se continua con el riesgo cambiario en cabeza del usuario, nótese que si la empresa se financia en pesos, el usuario habría enfrentado un riesgo cambiario que no tendría justificación</p> <p>3) Se incluirán el ajuste en las ecuaciones para mejorar la estimación los valores de cruces especiales en considerando el estudio de Tipiel .</p>
	<p>Comparación con estudio TIPEL 2017 (...) Como se puede observar, el valor "Total multiplicadores ponderados" es 1.212 y el valor unitario <math>Vb3 = 53,42</math> [USD/m/plg] significando una reducción en el valor del gasoducto a pesar que el valor del multiplicador es superior a 1. (...) El mismo efecto se observa con la complejidad "Doble Junta" la cual,</p>		<p>Sobre los comentarios es importante señalar:</p> <p>1) Se considera que el promedio ponderado incluido en el modelo refleja adecuadamente las diferentes complejidades asociadas a las longitudes respectivas y el factor multiplicador debe ser resultado de la ponderación de las diferentes complejidades considerando además que existen equipos que se</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 574

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>además, toma valores menores a 1 para diámetros mayores a 12", es decir que el multiplicador resta valor al activo para estos casos.</p>		<p>comparten para construir en las diferentes complejidades.                  2) Debido a que la construcción en doble junta trae ahorros en la construcción se ha identificado que tiene un comportamiento decreciente. Tal como lo señala el experto Lamberson en el radicado E-2012-006179 expone que "está de acuerdo en que las áreas con terreno difícil no son candidatas para tuberías de doble unión. De hecho, bajo difíciles limitaciones logísticas, la unión doble terminará costando más dinero que las prácticas normales. Ahí es donde el conocimiento de las técnicas de construcción de juntas dobles puede determinar si el ahorro de costos es aplicable al proyecto y eso solo se puede hacer caso por caso. Sin embargo, para gasoductos a campo travesía más largos que tienen un terreno moderado, puede ser una metodología de construcción de gran ahorro de costes."</p>
	<p>Propuesta metodológica                  Tal como se indica en el ítem 1.2.11.2 el modelo de valoración propuesto por la Comisión en la Resolución CREG N°160/2020 presenta valores diferentes a los indicados por el estudio de TIPIEL, indicado por la propia Comisión como referencia.                  Por otro lado, según lo expuesto en el ítem 1.2.11.23 en el modelo de cálculo se encuentran inconsistencias en los multiplicadores de complejidades de trazado, las cuales no son producto de un error en el modelo Excel, sino en el modelo matemático expuesto en la</p>		<p>Sobre los comentarios se aclara:                  1) Se incluirán el ajuste en las ecuaciones para mejorar la estimación los valores de cruces especiales considerando el estudio de Tipiel ."                  2) Tal como se incluye en el numeral 1 del anexo 1, iii. En caso de que los activos a valorar se encuentren por fuera de los rangos de aplicación de los modelos de valoración de gasoductos y de estaciones de compresión con que cuenta la Comisión, se recurrirá a otras fuentes de información, con el objetivo de contar con la mejor estimación posible de la valoración de estos activos. en tal sentido se utilizara la mejor</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 575

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>resolución.                      Las diferencias identificadas son relevantes y se considera necesario que la Comisión ajuste el modelo de valoración presentado Resolución CREG N°160/2020 adoptando los valores estimados en el estudio de TIPIEL y verificando la consistencia de los resultados arrojados por los modelos matemáticos aplicados.                      También se solicita que se amplíe el rango del modelo de valoración (distancia&lt;1000mts) para comprender escenarios existentes en el sistema, conforme a lo indicado en el ítem. Adicionalmente se le solicita a la comisión que revise los valores unitarios utilizados en la valoración de gasoductos ya que los mismos incluyen economías de escala contradiciendo la afirmación del experto Frank Hopf sobre la ausencia de economía de escala de los gasoductos en relación a su diámetro.</p>		<p>información disponible para su valoración.                      3 Respecto a los comentario de Frank Hopf el estudio fue realizado en el año 2011, sin embargo la Comisión cuenta ahora con mejor información dentro de la cual se encuentra la entregada por los agentes así como los estudios y valoraciones de Tipiel.</p>
<p>Formato 2.1 Información correspondiente a gasoductos</p>	<p>En este formato se incluye el título “Valor total en pesos colombianos fecha base” pero no se indica el campo donde se debe registrar el valor. Adicionalmente, solicitamos a la CREG precisar si para inversiones en gasoductos que hacen parte de la variable IFPNIt-1 el único formato a diligenciar sería el 2.1 y no se requeriría para efectos de valoración otra información como por ejemplo su descripción, así como tampoco la inversión desagregada según se haya</p>		<p>Se revisará el formato incluyendo ajustes pertinentes</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 576

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	ejecutado en cada año del período tarifario t-1.		
Formato 2.2 Estaciones de compresión	Si bien en la parte inferior del formato se incluye una declaración de que todos los valores consignados reflejan fielmente los costos exclusivamente para la ejecución y puesta en marcha del activo, el formato no dispone de campos para el ingreso de los valores de inversión en estaciones de compresión.		Se revisará el formato incluyendo ajustes pertinentes
Formato 2.3 Otros proyectos	Requerimos aclarar si en el ítem "Inversión total" deben sumarse los valores de los ítems "Costo de equipos", "Costo obra civil y mecánica", "Costo de permisos temporales servidumbres" y "Costo de inversión socio ambiental". Adicionalmente precisar cómo se incluirían otros valores de inversión que no puedan ser clasificados en alguno de los ítems propuestos ¿podrían agregarse nuevos ítems o estos no podrían ser modificados y el valor adicional debería sumarse directamente en el ítem "Inversión total"?		Se revisará el formato incluyendo ajustes pertinentes
Formato 2.3 Otros proyectos	¿La información esperada en el campo "Diámetro del gasoducto [pulgadas] al que se conecta" es la del diámetro del gasoducto sobre el cual se realiza el proyecto? es de mencionar que la mayoría de las inversiones en "Otros proyectos" no se refieren a activos que se conectarían al gasoducto, como por ejemplo las obras de geotecnia.		Se revisará el formato incluyendo ajustes pertinentes

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 577

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Formato 2.3 Otros proyectos	En cuanto a los campos “Latitud(Decimal)”, “Longitud(Decimal)” y “Altura sobre el nivel del mar (metros)” es necesario precisar que esta información no puede ser indicada para algunos de los proyectos puesto que no se realizan en un punto específico del gasoducto sino que aplican sobre la longitud total del mismo, como por ejemplo la geotecnia.		Se revisará el formato incluyendo ajustes pertinentes
Formato 2.4 Proyectos para activos que cumplen VUN y el transportador declara que siguen operando	El formato contiene 2 campos denominados “Tipo de proyecto” y uno de ellos dispone de una lista desplegable con los valores: Cambio de Revestimiento, variante, Cambio de Válvulas, Protección Catódica, geotecnia y Otras inversiones adicionales, por lo que solicitamos aclarar la diferencia entre los 2 campos y la información que se espera en cada uno de ellos. En general solicitamos a la CREG que, en la resolución que publique la metodología tarifaria definitiva se especifique para cada variable PNIt-1, IFPNIt-1, PNIt e IACt el(los) formato(s) que debe(n) ser diligenciado(s) y presentado(s) en la solicitud tarifaria, pues en varios apartes la Comisión cita el anexo 2 pero no especifica el formato que aplica en para cada variable, lo cual puede generar confusión y que no sean diligenciados los formatos adecuados.		Se revisará el formato incluyendo ajustes pertinentes

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 578





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>COMENTARIO No 3: Las economías de escala de la Fórmula Valor Base (V_b0) no deberían aplicar para todos los gasoductos, sin importar su longitud, pues los análisis muestran cómo, de manera desproporcionada, el modelo impacta el valor base en los primeros cinco kilómetros, especialmente, en la medida que el diámetro aumenta.</p>		<p>Se considera el ajuste de la curva refleja el valor más cercano al comportamiento en la valoración sin embargo es importante señalar que se incluye además la banda de ajuste de tal manera que cuando se desarrolle el proyecto se podrá ajustar el valor considerando la aplicación de la banda de ajuste.</p>
	<p>COMENTARIO No 4: El factor multiplicador de costos ambientales-sociales, abandono y contingencias debe ajustar también el costo de los cruces especiales, los cuales representan las obras de mayor complejidad y riesgo dentro de un proyecto.</p>		<p>El valor considerado para abandono, contingencias del proyecto en el modelo se determinó a partir de la información de los gasoductos valorados por Tipiel en tal sentido se considera un valor eficiente, sobre los temas sociales y ambientales se ajustó el valor al 5%, por otro lado el valor se define para todo el territorio nacional, dar un mayor valor a una zona vs otra entraría a dar señales de arbitraje dependiendo el gasoducto y distorsionaría las expansiones necesarias en el SNT. Se incluye además la banda de ajuste de tal manera que además del factor estándar de contingencias cuando se desarrolle el proyecto se podrá ajustar el valor considerando la aplicación de la banda de ajuste.</p>
	<p>COMENTARIO No 5: La ecuación de cruces especiales debe llevar un componente de ajuste al alta, para cruces de longitud superior a 500 m, ya que no atiende a los precios de un mercado competitivo, ni es suficiente para recuperar los costos propios de su inversión.</p>		<p>En el modelo definitivo se incluyó un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando el estudio de Tipiel.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 580

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	COMENTARIO No 6: El modelo de determinación del Valor Base de los cruces especiales considera la longitud total de los cruces y no cada cruce individual, es decir, el modelo cuantifica un cruce de 1.000 m igual que cuatro cruces de 250 m, desconociendo los altos costos fijos que conlleva la construcción de cada cruce individualmente, como una obra especial.		En la formulación del modelo es factible valorar cada cruce de manera independiente de tal manera que llegado el caso al momento de aplicar el modelo se consideraran estas situaciones y los soportes que presente la empresa para su aplicación de cruces de manera independiente.
	COMENTARIO No 7: El análisis de la modelación matemática muestra que el factor de dificultad de media ladera no es consecuente con la dificultad que conlleva la construcción de gasoductos a media ladera.		Respecto a los cruces señalados la comisión considera que los valores eficientes están relacionados en el estudio de Tipiel Circular CREG 017 de 2018.
	COMENTARIO No 8: La forma en que se presentan los factores de dificultad hace muy complejo el análisis, no facilita su comprensión, aplicación y control. Las fórmulas de tarifa deben cumplir el criterio de simplicidad establecido en el numeral 87.5 del Artículo 87 de la Ley 142 de 1994.		El concepto de complejidad puede llegar a ser subjetivo en la medida que el tipo de activo que se valora incluye múltiples variables lo cual hace que al formular el modelo se requiera incluir las ecuaciones del anexo 1 de tal manera que se entiende que se está aplicando el principio de simplicidad considerado en la ley 142 de 1994
	COMENTARIO No 9: El modelo no considera las condiciones especiales y costos extraordinarios, que se presentan en laderas con pendientes mayores a 30% por lo que se debería incluir el factor de dificultad por terreno extremo, según lo establecido en la Resolución 122 de 2010.		El modelo incluye el factor multiplicador de inclinación con pendientes mayores a 25% que está dentro de los rangos tipos considerados. Se entiende que el terreno extremo fue considerado como lo señala la resolución CREG 122 de 2012 "se refiere a un terreno con pendientes iguales o superiores a 30%, y donde el equipo tradicionalmente utilizado en la construcción no puede funcionar

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 581

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			normalmente. " en tal sentido se considera que si dentro de las solicitudes existen gasoductos donde el transportador demuestre que con el multiplicador de inclinación mayor a 25% no es factible remunerar este activo se estudiará de manera específica el caso en las solicitudes respectivas
	COMENTARIO No 10: El modelo planteado no corresponde a la clasificación de estimación indicada (Clase 3), se debería revisar la clasificación de la estimación y su incertidumbre asociada, según prácticas internacionales reconocidas, como la RP 97R-18 de la AACE International, la cual aplica para los proyectos de gasoductos e infraestructura lineal.		El modelo tiene los parámetros generales en la valoración de gasoductos, la señal de eficiencia los valores considerados en el modelo por tanto la comparación del porcentaje asignado a las contingencias en el modelo vs la clase 3 de madurez en el proyecto debido a que además del modelo se integra los efectos de la clase de proyecto en la banda de ajuste de tal manera que además del factor estándar de contingencias cuando se desarrolle el proyecto se podrá ajustar el valor considerando la aplicación de la banda de ajuste.
	COMENTARIO No 11: El modelo no incluye los costos asociados con el pago de tierra de servidumbres, los cuales son costos significativos y dependen del uso del suelo.		Esta variable no se considera en el modelo y en la remuneración tal como incluye en la propuesta existe un rubro para el pago de servidumbres.
	COMENTARIO No 12: No es clara la unidad asociada al coeficiente $\alpha$ del valor base, en particular, se puede interpretar que dicha unidad se encuentra en miles o decimales. Adicionalmente, un análisis de sensibilidad muestra que los resultados no son congruentes.		Se incluirá la aclaración de las unidades de los coeficientes, se aclara que en la tabla el separador de decimales es la coma

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 582

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	COMENTARIO No 13: La clasificación de la variable vegetación incluye tipos de vegetación que no existen en Colombia. Esta categoría debería reflejar la realidad del país, como se presenta en la caracterización del Sistema de Información Ambiental Colombiano (SIAC).		Se considera que la clasificación del tipo de vegetación están claramente definida en la literatura internacional y por tanto no se considera necesario realizar ajustes en las definiciones.
	COMENTARIO No 14: Las ecuaciones de la tabla 2-4 no son precisas. Se debe aclarar si la ecuación se aplica con diámetro externo o diámetro nominal, también, el Regulador debería entregar un modelo que contenga las fórmulas, para poder realizar las simulaciones correspondientes.		Sobre las inquietudes: 1) Se aclara que es diámetro nominal. 2) La hoja de cálculo del modelo de valoración está incluida en la circular 110 de 2020.
	COMENTARIO No 15: No hay congruencia entre los Multiplicadores de Área Congestionada de la Tabla 2-4 y la ecuación.		se incluyó ajuste en la ecuación.
	COMENTARIO No 16: Las ecuaciones y los multiplicadores para perforación horizontal dirigida no arrojan resultados coherentes con el costo de cruces de longitudes superiores a 500 metros, los cuales son obras especiales de alta complejidad y riesgo.		En el modelo definitivo se incluyó un ajuste en la valoración de los cruces especiales considerando el estudio de Tipiel y se incluyen los costos ambientales-sociales, abandono y contingencias
	COMENTARIO No 17: El modelo presenta restricciones de longitud, para el cálculo del valor base y para los factores multiplicadores, sin aclarar el mecanismo de valoración de los gasoductos restringidos, como es el caso de gasoductos regionales de longitud menor a 1000 metros.		Tal como se incluye en el numeral 1 del anexo 1, iii. En caso de que los activos a valorar se encuentren por fuera de los rangos de aplicación de los modelos de valoración de gasoductos y de estaciones de compresión con que cuenta la Comisión, se recurrirá a otras fuentes de información, con el objetivo de contar con la mejor estimación posible de la valoración de estos

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 583



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>COMENTARIO No 21: La valoración de estaciones de compresión corresponde a una tendencia lineal, lo cual es incongruente con las inversiones requeridas en este tipo de instalaciones, especialmente, para estaciones con potencias instaladas superiores a 20.000 HP, en las cuales se debería realizar una valoración específica.</p>		<p>Se incluirán ecuaciones para unidades de compresión recíprocas y centrífugas que puedan simular este tipo de estaciones compresoras.</p>
	<p>COMENTARIO No 22: El Formato 2 del Anexo 2 “Estaciones de Compresión” no permite al Transportador relacionar infraestructura adicional, que pueda ser requerida por situaciones particulares como los límites permitidos de ruido, la disponibilidad de energía eléctrica, la calidad del gas, etc.</p>		<p>Se consideran como los valores eficientes de las variables los incluidos en las tablas 2-16 y 2-17, Le corresponde a la empresa demostrar que los valores eficientes que se utilizan son insuficientes y soportar los valores respectivos al momento de la evaluación del valor al poner en servicio la estación de compresión el cual la comisión podrá considerarlo mediante la verificación de los soportes y análisis respectivos para ello se incluyen formatos para que la empresa declare dicha información.</p>
	<p>COMENTARIO No 23: Dentro de las múltiples variables identificadas por la CREG para determinar el costo eficiente del gasoducto, no se encuentra ninguna asociada con las obras de geotecnia, tanto preliminares, ejecutadas en la fase de construcción, como las definitivas, ejecutadas al finalizar la construcción para asegurar el DDV del gasoducto durante su operación.</p>		<p>Se considera que ya está incluida esta variable la cual hace parte de la construcción.</p>

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 585

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>(...) el fragmento de la Res 160 de 2020 por el cual no nos quedaba 100% claro que el modelo de valoración es solo uno de los elementos en la valoración de activos y que la CREG podrá tener en cuenta otra información complementaria para dicho propósito Anexo 1. Valoración de inversiones en gasoductos y estaciones de compresión Valor a reconocer: Valor ajustado de la inversión que será incluido dentro de los cargos de transporte. Este valor estará expresado en pesos colombianos.</p> <p>Est :Valor estimado mediante los modelos de valoración para gasoductos y estaciones de compresión de la Comisión o mediante la mejor información disponible. <b>Como en el inciso ii del anexo 1 se hace la diferencia entre activos a los que sí les aplica modelo (gasoductos y estaciones de compresión) y activos a los que no (otros), aquí puede entenderse que para gasoductos y estaciones solo se tiene en cuenta el modelo, y que la mejor información disponible sólo sería para esos otros activos. Esto por la conjunción “o”, parece que fuese una cosa o la otra.</b> Este valor estará expresado en pesos colombianos. <b>Creo que una mejor forma de expresarlo sería decir que el valor estimado se calcula de acuerdo al inciso ii, donde ya está todo explicado, para evitar confusiones.</b></p>		<p>Se incluyó ajuste en la Resolución para dar mayor claridad sobre el modelo y los demás elementos a considerar en el proceso de valoración de activos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 586





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	vigente, lo que se traduce en un riesgo de hundimiento del valor de los activos, en donde se compromete el valor de las inversiones ejecutadas y/o adquisiciones realizadas; y a su vez, se da una señal inadecuada a los agentes e inversionistas que en la actualidad están valorando ampliar su portafolio de proyectos de inversión en el sector.		WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones. Esta señal no pone en riesgo la remuneración de un activo, solo que reconoce que hubo una remuneración acelerada. Una opción a futuro es considerar la remuneración de los activos a mayor plazo
	Desde ANDEG observamos que el esquema remuneración de activos debe considerar la antigüedad real del activo desde un análisis de Gestión Integral de Activos, en donde se refleje la vida útil técnica del activo, y de esta manera, se asegure una remuneración adecuada para los activos existentes que están en condiciones de prestar el servicio, en donde: 1) se mitigue el impacto de los ingresos y la rentabilidad de los transportadores, 2) se minimice el riesgo regulatorio y 3) se envíen señales de estabilidad regulatoria al mercado.		En materia de transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación. No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo con la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones.
El gasoducto ramal al cual se le apliquen las disposiciones descritas en el presente artículo continuará estampillado.	Sugerimos a la Comisión, revisar aspectos asociados a la remuneración de los gasoductos ramales, bajo el esquema de estampilla	Consideramos que la estampilla asociada al gasoducto ramal debe ser remunerada bajo el mismo esquema siempre que sea recaudada en el tramo asociado a los puntos de salida de los usuarios finales ya que actualmente	Este aspecto se evaluará a fondo en los estudios del nuevo esquema de remuneración del transporte de gas natural.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 588

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>se remunera por cada contrato sin importar que exista un usuario final en los tramos contratados. El beneficio de la referenciada propuesta permite reducir las tarifas de transporte cuando se realiza contrataciones de transporte por tramos que no necesariamente cubren la ruta completa del flujo del gas, logrando una eficiencia en los precios de transporte.</p>	
<p>Para los activos asociados a la IEt, la vida útil se contará, según cada caso, a partir de: i) su fecha de entrada en operación comercial, ii) el reconocimiento de un costo de oportunidad de acuerdo con la Resolución CREG 001 de 2000, iii) el reconocimiento por primera vez en los cargos tarifarios aprobados por la CREG, o iv) el ajuste tarifario por aplicación de un nuevo período de vida útil normativa con los valores VAOt o VRANt.</p> <p>Para los activos asociados a las IAC t-1, la</p>	<p>Igualmente, es necesario evitar el estampillamiento de ductos/tramos que cumplan su vida útil normativa y con muy bajo factor de utilización. Dado que es una metodología ineficiente para establecer y conocer el verdadero costo del servicio de transporte y en consecuencia para la valoración de los servicios y productos que ofrecemos como agentes generadores.</p>	<p>Se hace necesario evaluar el desarrollo metodológico para la remuneración de un servicio eficiente y ajustado a las necesidades y costos para llevar el gas hasta la planta de generación de energía.</p>	<p>La agregación de tramos del artículo 45 de la propuesta no está prevista para tramos que no se utilicen. Se entiende que al estampillar tramos se incrementa el flujo de gas y por tanto debe mejorar su factor de utilización si este era bajo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 589

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>vida útil se contará a partir de la fecha de entrada en vigencia de los cargos calculados con la Resolución CREG 126 de 2010. Para los activos asociados a las IAC t y activos que se remplacen al finalizar el período de vida útil normativa, la vida útil normativa se contará a partir del mes y del año de la entrada en vigencia de los cargos del respectivo activo. En el caso de los act</p>			
<p>VUN</p>	<p>(...) Atendiendo la anterior problemática, la Comisión propone que únicamente se reconozcan dentro de la base regulatoria aquellas inversiones que requiera el transportador para mantener en correcto funcionamiento el activo que cumple con su vida útil normativa, eliminando así la metodología basada en el reconocimiento de un valor de reposición a nuevo. No obstante, atendiendo requerimientos técnicos y de mercado que podrían llegar a surgir, también existirá la posibilidad para que el transportador reemplace parcial o totalmente los activos en cuestión. Aunque coincidimos con la Comisión en que es necesario dejar abierta esta posibilidad, en aras de cumplir los objetivos de la metodología de remuneración es necesario priorizar el uso de activos existentes que aún</p>		<p>El transportador si decide reemplazar un activo que cumplió vida útil deberá justificarlos a la CREG para su reconocimiento. Comentario positivo.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 590

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>cuentan con vida útil real, siempre que sea técnicamente viable y económicamente eficiente hacerlo. De lo contrario, el marco regulatorio estaría dando una señal equivocada e ineficiente para la expansión del SNT, dando incentivos para que transportadores reemplacen totalmente los activos una vez cumplen su vida útil normativa.</p>		
VUN	<p>Adicionalmente, y nuevamente resaltando la obligación de reforzar la sostenibilidad financiera de las empresas del sector, desde la Asociación consideramos pertinente que el esquema de remuneración propuesto reconozca las inversiones parciales que los transportadores han realizado para mantener, mejorar y/o modernizar la infraestructura de transporte, incluso posteriormente al cumplimiento de su vida útil normativa. De esta manera, se mantiene la esencia del cambio propuesto por la Comisión para remunerar activos que hayan alcanzado su vida útil normativa, sin desconocer inversiones que los transportadores realizaron durante la operación de esta infraestructura y que han contribuido a garantizar el abastecimiento y la confiabilidad del suministro de gas natural.</p>		<p>La propuesta efectivamente plantea reconocer las inversiones que se realizarán para mantener el activo en operación en el siguiente período de vida útil normativa. Las inversiones que ya hicieron se remuneran con la metodología VUN vigente.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 591

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p><b>Reglas para la inclusión de inversiones que han cumplido periodo de vida útil normativa, (IAC)_t, (PNI_II)_t, (PNI_v)_t,l, y valores de (AOM)_t^IAC y (AOM)_II,t^PNI en los cargos regulados.</b> La Comisión podrá realizar revisiones tarifarias de oficio cada vez que se cumpla el período M+2N, teniendo en cuenta las inversiones y los gastos de AOM asociados a proyectos (IAC)_t, (PNI_II)_t, (PNI_v)_t,l) y aplicando el procedimiento indicado en el Anexo 11 de la presente resolución, donde: (...)</p>	<p>Teniendo en cuenta que el artículo da la potestad a la CREG de realizar o no la actualización, y como se ha evidenciado en el pasado con procedimientos similares, la CREG se toma más tiempo de lo establecido para efectuar ese tipo de tareas.</p> <p>Lo anterior, dado que el transportador una vez ha incurrido en la inversión y la ha puesto en operación, espera obtener la remuneración de manera inmediata a la entrada en operación.</p>	<p><b>Reglas para la inclusión de inversiones que han cumplido periodo de vida útil normativa, (IAC)_t, (PNI_II)_t, (PNI_v)_t,l, y valores de (AOM)_t^IAC y (AOM)_II,t^PNI en los cargos regulados.</b> La Comisión <u>realizará</u> revisiones tarifarias cada vez que se cumpla el período M+2N, teniendo en cuenta las inversiones y los gastos de AOM asociados a proyectos (IAC)_t, (PNI_II)_t, (PNI_v)_t,l) y aplicando el procedimiento indicado en el Anexo 11 de la presente resolución, donde: (...)</p>	<p>No se acepta este comentario. La Comisión considera que la revisión tarifaria se realice en los casos que sea necesario. Debe tenerse en cuenta que no siempre en el período M+2N puede haber inversiones para hacer revisiones tarifarias.</p>

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 592

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>En el caso de los activos <math>PNI_{v,t}</math> la vida útil normativa corresponde a la del activo principal.</p>	<p>Las variantes son activos que realiza el transportador para garantizar la continuidad del servicio, y de acuerdo a los estudios de integridad, geotécnicos, sociales y ambientales. Por lo anterior, aunque la vida útil normativa del activo se asocie a la del principal, la inversión al momento que se cumpla la vida útil de este activo no habra acabado de remunerarse. Por lo que proponemos lo siguiente:</p> <p>1- Que una vez se cumpla la VUN del activo principal se siga reconociendo el costo de la variante hasta cuando esta cumpla los 20 años, de tal manera que si el transportador decide seguir operando el activo principal dicha variante sea reconocida como parte de las inversiones en adecuaciones necesarias para continuar operándolo, o si el transportador decide reponer el activo principal el transportador no tenga la obligación de reponer este la variante.</p> <p>2- Que la vida útil normativa de la variante sea idependiente del activo principal</p>	<p><b>Artículo 22.</b> Determinación de la vida útil de un activo. ...</p> <p><i>Eliminar: "En el caso de los activos <math>(PNI)_{(v,t)}</math> la vida útil normativa corresponde a la del activo principal."</i></p> <p>Agregar:</p> <p>1- Una vez se cumpla la VUN del activo principal se seguirá reconociendo el costo de la variante hasta cuando esta cumpla los 20 años, de tal manera que si el transportador decide seguir operando el activo principal dicha variante sea reconocida como parte de las inversiones en adecuaciones necesarias para continuar operándolo, o si el transportador decide reponer el activo principal el transportador no tenga la obligación de reponer este la variante.</p> <p>2- Que la vida útil normativa de la variante sea idependiente del activo principal</p>	<p>En el caso de las variantes la Comisión ha aplicado el principio: lo secundario sigue la suerte de lo principal. En cumplimiento de lo anterior, cuando se han incluido estas inversiones en la base tarifaria de las empresas, se ha retirado una parte de la inversión correspondiente al activo principal. De esta manera, la inversión realizada para construir la variante se incluye como parte del activo principal y queda cobijado por el periodo de VUN del activo principal. El periodo de 20 años cubre las inversiones en variantes.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 593

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
a) Dentro del término establecido en el literal b) del Artículo 24 de la presente resolución, el transportador deberá declarar los activos que cumplirán el período de vida útil normativa durante los primeros cinco años del período tarifario t.	Teniendo en cuenta que estimar esta información es un proceso complejo como se ha demostrado de la aplicación de la resolución CREG 126 de 2010, que requiere una adecuada coordinación de diferentes áreas e instancias de decisión de la compañía. Solicitamos que se otorgue un plazo de al menos 1 año para enviar esta información.	Artículo 23 a) Dentro del término de un año, el transportador deberá declarar los activos que cumplirán el período de vida útil normativa durante los primeros cinco años del período tarifario t.	No se acepta este comentario. La Comisión considera que el procedimiento indicado en el literal a) del artículo 24 puede incluir a los activos VUN. La Comisión entiende que los transportadores deben tener claro el cronograma de cumplimiento de VUN de sus activos.
	<p>En la propuesta de reconocimiento de VUN falta a la CREG estimar el valor que le reconocerá al transportador por la prestación del servicio de continuar operando la infraestructura existente. Para valorar esto recomendamos seguir la metodología propuesta por la Misión de la Transformación Energética, en lo relacionado a una rentabilidad sobre el activo existente que decida continuar operando una vez cumpla la vida útil normativa.</p> <p>Lo anterior teniendo en cuenta que el activo es del transportador y como tal debe recibir una remuneración por el uso que se le da a los activos, de forma tal que la formula del VAO considere todos los elementos.</p>	VAO <sub>Real</sub> = (Rentabilidad sobre Activo que continua operando)+Obras para continuar operando + PNI <sub>vao</sub>	Se debe insistir en que, en transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación. No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo con la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones.
v. Adicionalmente, debe justificar la necesidad de mantener el activo por su segunda vida útil normativa.	Es necesario dejar abierta la posibilidad de abandono de la infraestructura en algunos casos es una opción a considerar. De igual manera y de acuerdo a la experiencia de aplicación del		Se incluirá una disposición para los casos en que el transportador identifique un gasoducto que debería ser abandonado por razones insalvables de tipo técnico o de suficiencia financiera.

## D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 594



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>procedimiento VUN de la 126 de 2010, es necesario que la CREG aclare de manera precisa el alcance que debe tener esa justificación de tal manera que no genere reprocesos que dilaten la actuación.</p>		
<p>i. La decisión de reponer o continuar con el activo para la siguiente vida útil normativa, con base en la información de que dispone el transportador y el modelo de valoración CREG del Anexo 1 de la presente resolución.</p>	<p>Como se mencionó, para hacer este proceso es necesario surtir varios trámites y estudios por lo que solicitamos que este sea de al menos 1 año.</p> <p>Además teniendo en cuenta que el modelo de valoración diverge de manera significativa de los valores establecidos por los peritos contratados por la CREG, como se puede ver en las diferentes actuaciones que ha realizado la Comisión, solicitamos que siempre se requiera un concepto de un perito experto que ayude al transportador y a la Comisión a tener seguridad sobre que el valor a reconocer es eficiente. En caso de que el concepto emitido por el perito se aleje de la valoración del modelo la valoración final deberá ser realizada por un perito.</p> <p>Lo anterior es muy relevante, dado que comparado con las valoraciones de los peritos que ha contratado la CREG, los resultados del modelo difieren hasta en un 100% lo que demuestra claramente que el modelo no tiene una precisión Clase 3, pareciéndose más a un clase 5, como además se demostró en los informes entregados por nosotros al comentar la Resolución Creg 090 de</p>	<p>i. La decisión de reponer o continuar con el activo para la siguiente vida útil normativa, con base en la información de que dispone el transportador, el modelo de valoración CREG del Anexo 1 de la presente resolución y el un concepto del perito sobre el resultado del modelo. En el caso de que la valoración realizada con el modelo Creg no sea consistente con los resultados de los analisis realizados por el perito, la valoración a considerarse será la que el perito realizó.</p>	<p>No se acepta este comentario. El modelo de valoración de activos de la CREG hoy disponible tiene en cuenta las valoraciones recientes de peritos además de los estudios que se hicieron con expertos internacionales reflejando las condiciones de Colombia. La Comisión prevé que el auditor externo actúe en el caso en el que el transportador decida seguir operando el activo y declare las inversiones adicionales que se requieran para mantenerlo operando en su nueva VUN.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 595

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>2016. De acuerdo con los anterior, el porcentaje de Cost Sharing propuesto en la resolución CREG 160 de 2020 es insuficiente y debería ser más alto. Al respecto, no se anexan soportes de dicho cálculo atendiendo a su confidencialidad y a que ya la Comisión tiene acceso a los mismos.</p>		
<p>iv. Si el transportador considera que el activo que cumple vida útil normativa tiene una capacidad menor a la requerida y decide reemplazarlo en su totalidad por uno de mayor capacidad, se considerará para el trámite de cargos con un tratamiento similar al de los activos que hacen parte del programa de nuevas inversiones, PNI. Para el cálculo de cargos para este tipo de inversiones se deberá aplicar lo dispuesto en el Artículo 18, siguiendo los procedimientos establecidos para (CFI_PNI_II)<sub>(t,λ_f)</sub> y (CVI_PNI_II)<sub>(t,λ_v)</sub>.</p>	<p>El artículo solo considera reemplazo de activos de mayor capacidad que el original, pero también debe considerar el reemplazo de activos de menor capacidad dado que existen puntos de contracción de demanda por lo cual se podrían requerir menores capacidades.</p>	<p>Si el transportador considera que el activo que cumple vida útil normativa tiene una capacidad diferente a la requerida y decide reemplazarlo en su totalidad por uno de mayor o menor capacidad, se considerará para el trámite de cargos con un tratamiento similar al de los activos que hacen parte del programa de nuevas inversiones, PNI. Para el cálculo de cargos para este tipo de inversiones se deberá aplicar lo dispuesto en el Artículo 18, siguiendo los procedimientos establecidos para siguiendo los procedimientos establecidos para (CFI_PNI_II)<sub>(t,λ_f)</sub> y (CVI_PNI_II)<sub>(t,λ_v)</sub>.</p>	<p>Se acepta el comentario. Se incluirá ajuste para considerar las dos posibilidades de capacidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 596

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>d) En caso de que la empresa declare que requiere reponer el 100% del activo que finaliza el período de vida útil normativa, la Comisión aplicará el procedimiento establecido en el Anexo 1 de la presente resolución para determinar el costo de reposición a nuevo de cada activo, VRAN. Este valor no incluirá estaciones reguladoras de puerta de ciudad, ERPC, las cuales se valorarán según lo establecido en el Artículo 43 de la presente resolución. En este caso, el AOM y la demanda de capacidad y de volumen serán los previstos en la segunda etapa para el respectivo tramo antes de su reemplazo.</p>	<p>En concordancia con lo manifestado en nuestros comentarios al artículo 22, consideramos que debería existir una excepción para las variantes que se construyan en el transcurso del periodo de VUN (del activo principal) y que todavía no cumplan su vida útil, de tal manera que no sea necesario reponer el 100% del activo principal si es que la variante aún esta en condiciones de seguir con su operación.</p>	<p>d) En caso de que la empresa declare que requiere reponer el 100% del activo que finaliza el período de vida útil normativa, la Comisión aplicará el procedimiento establecido en el Anexo 1 de la presente resolución para determinar el costo de reposición a nuevo de cada activo, VRAN. Este valor no incluirá estaciones reguladoras de puerta de ciudad, ERPC, las cuales se valorarán según lo establecido en el Artículo 43 de la presente resolución. En este caso, el AOM y la demanda de capacidad y de volumen serán los previstos en la segunda etapa para el respectivo tramo antes de su reemplazo. <u>No será necesario declarar que se requiere reponer el 100% del activo en el caso de se construyan variantes durante el transcurso del periodo VUN (del activo principal)</u></p>	<p>Se incluirá ajuste en la redacción para atender este comentario. En estos casos no será necesario declarar que se requiere reponer la variante, siempre y cuando la variante no tenga más de cinco años de construida y esté en condiciones de continuar en operación durante un nuevo periodo de VUN, contado a partir de la fecha de entrada en operación comercial.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 597

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>i. El transportador declarará el tipo de inversión y su valor, para los siguientes cinco años, que requiere el activo para continuar operando durante su vida útil normativa, con el suficiente detalle y justificación. Esta información deberá ser declarada de acuerdo con Anexo 2 de la presente resolución.</p>	<p>Las inversiones que el transportador realizará son las que se ejecutarían en los siguientes 20 años, por lo cual no deberían ser acotadas a un reporte de solo 5 años. El hacerlo de la manera como lo propone la CREG, indicaría que una inversión que se requiera en el año 10, debe realizarse antes en los primero 5 años, lo cual es totalmente ineficiente y además imposible. En este punto aparecen dos dificultades. La primera es que el transportador realiza las inversiones con base en los resultados de los análisis de integridad, por lo tanto y dado que los resultados se revisan y controlan de manera periódica con el pasar del tiempo, es muy difícil para el transportador programar una inversión en adecuaciones para los 20 años con datos de las corridas ILI que se realizan hoy. Precisamente por eso es que las corridas de raspador inteligente se realizan cada 5 años. Para tener la actualización de los datos de integridad y poder tomar las decisiones necesarias sobre los trabajos o inversiones que hay que realizar, con la oportunidad adecuada.</p> <p>El segundo de los problemas aparecerá cuando la CREG entre a revisar si el transportador tiene los soportes suficientes para programar dentro de los siguientes 5 años una inversión que está orientada a resolver un problema que se presentará en un año posterior a esos 5 años. El concepto de un experto que revise el tema, expresará que es</p>	<p>El regulador debe establecer una rentabilidad sobre el activo tanto existente como el de las adecuaciones, o mantener el 60% del VRAN cuando el transportador decida seguir operando, señal que hata el momento ha resultado suiciente para incentivar a que el transportadro continúe operando el activo evitando impactar al usuario con una reposición total del mismo.</p> <p>Favor considerar los comentarios realizados por nosotros para el artículo 23.</p> <p>e)</p>	<p>La remuneración de las inversiones de los siguientes 15 años deberá ser evaluada en el siguiente período tarifario una vez se determine la nueva metodología de remuneración del transporte de gas natural.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 598

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>necesario realizar un ILI a los 5 años para verificar la situación del gasoducto. Por lo anterior, entraremos en una controversia que crearía la regulación, la cual es claramente predecible. Ahora, si lo que pretende la CREG es que el transportador cada 5 años le reporte las inversiones necesarias en adecuación, las inversiones que se reporten desde el año 5 hacia adelante sufrirían una disminución del periodo de remuneración, pues no se tendrían los 20 años de VUN para recuperar la inversión. Una solución a este punto podría ser que el regulador remunerara esas inversiones en 5 años, pero claramente la Comisión no correrá el riesgo de que resulten unas inversiones muy importantes y se afecte de una manera relevante la tarifa de transporte, debido al corto periodo de remuneración.</p> <p>Lo anterior indica que la señal por incentivos que hasta el momento ha dispuesto para el transportador la Resolución CREG 126 de 2010 es la adecuada. Reconocer un valor estimado para los siguientes 20 años (60% del VRAN cuando decido seguir operando el activo), dando el incentivo al transportador para que sea eficiente en la realización de sus inversiones, para evitar superar el valor reconocido por la CREG durante ese periodo de 20 años, donde la CREG no reconoce inversiones adicionales por fuera de ese 60%, cubriendo al usuario de sorpresas por</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 599

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>cambios importantes en la tarifa y otorgando el manejo del riesgo a quien mejor está preparado para gestionarlo, en este caso, el transportador.</p>		

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 600

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
ii. Según el tipo de inversión y el valor de la inversión, la CREG podrá contratar un auditor para: (i) verificar la necesidad de la inversión, y (ii) establecer un valor eficiente de referencia de la inversión.	En caso de que la auditoría indique que no es necesaria la inversión, y llegue a existir una falla en la prestación del servicio producto de la ausencia de dicha inversión, debe ser claro que la responsabilidad cae sobre la Creg, que en este caso actuó como un administrador del activo al impedir la ejecución de dicho requerimiento.		No se acepta este comentario. El transportador debe justificar las inversiones que propone. Si el transportador no es capaz de demostrar la necesidad de una inversión al auditor y a la Comisión es su falla por eso no hace sentido afirmar que en un futuro si se presenta una falla del servicio por no hacer el proyecto es responsabilidad de la Creg.
iv. Mientras el transportador ejecuta el 100% de las inversiones que requiere para mantener en operación el activo, se retirará de la base de activos el valor correspondiente al activo que ha cumplido período de vida útil normativa, y en la base tarifaria se reconocerá el valor eficiente determinado por la CREG del valor presente de las inversiones para mantener en operación el activo. En las resoluciones de cargos particulares se reconocerán las inversiones declaradas para los siguientes cinco años con el valor eficiente determinado por la CREG.	Reiteramos el comentario en el que indicamos que los activos siguen prestando el servicio y deben ser remunerados acorde con lo estipulado por la Misión de transformación energética	Favor considerar el comentario realizado para el artículo 23 a)	Se debe insistir en que, en transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación. No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo a la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 601

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>i. Cuando el transportador decida reemplazar un activo que cumple vida útil normativa por otro de distintas características de longitud, diámetro y trazado, se considerará para el trámite de cargos con un tratamiento similar al de los activos que hacen parte del programa de nuevas inversiones, PNI. Para el cálculo de cargos para este tipo de inversiones se deberá aplicar lo dispuesto en el Artículo 18 de la presente resolución, siguiendo los procedimientos establecidos para [ CFI_PNI_II ] (t,λ_f) y [ CVI_PNI_II ] (t,λ_v). en los siguientes casos:</p> <p>a. Cuando sea un diámetro diferente al existente.</p> <p>b. Cuando el cambio en longitud sea superior al 50% del trazado original.</p>	<p>Debe existir un procedimiento que especifique los parametros que debe seguir el transportador cuando no se cumplan con las condiciones expuestas en el texto comentado, por lo cual se debe dar la posibilidad de que la condición aplique para cuando los cambios en longitud son menores o mayores al trazado original, y el transportador entregará los respaldos a la Comisión que justifiquen los cambios de la longitud en los gasoductos a reportar</p>	<p>i. Cuando el transportador decida reemplazar un activo que cumple vida útil normativa por otro de distintas características de longitud, diámetro y trazado, se considerará para el trámite de cargos con un tratamiento similar al de los activos que hacen parte del programa de nuevas inversiones, PNI. Para el cálculo de cargos para este tipo de inversiones se deberá aplicar lo dispuesto en el Artículo 18 de la presente resolución, siguiendo los procedimientos establecidos para [ CFI_PNI_II ] (t,λ_f) y [ CVI_PNI_II ] (t,λ_v). en los siguientes casos:</p> <p>a. Cuando sea un diámetro diferente al existente.</p> <p>b. Cuando el cambio en longitud <u>sea diferente al del trazado original</u>.</p>	<p>Se acepta el comentario. Se incluirá ajuste para considera longitudes mayores y menores.</p>

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 602





TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>eficientes, inclusive llegando al punto de proponer reemplazar un activo sin que exista justificación clara desde el punto de vista técnico. No obstante la vida útil regulatoria de un activo se encuentra establecida en 20 años, la vida útil técnica excede este tiempo, con lo cual resultaría ineficiente que después de cumplida la vida útil se genere un incentivo para reemplazarlo, salvo que esto sea estrictamente necesario por razones de orden técnico.</p>		
GENERAL	<p>Metodología de remuneración para gasoductos que cumplieron la vida útil normativa – VUN. La metodología propuesta por la CREG para la remuneración de los gasoductos que ya cumplieron su vida útil normativa – VUN, se aproxima a la realidad de las inversiones que ya han sido remuneradas, y que han continuado su operación con unos cargos desactualizados, representado altas tarifas en algunos tramos. En este sentido es positivo que la CREG haya incluido este tipo de valoraciones para los gasoductos que ya cumplieron un VUN. Sin embargo, si bien se dan señales de buscar unos valores eficientes en la inversión para los activos que ya cumplieron su VUN, de manera respetuosa sugerimos a la CREG tener en cuenta que actualmente existen gasoductos cuyas inversiones existentes ya han sido remuneradas en tiempos inferiores a los establecidos en su vida útil normativa.</p>		Comentario a favor de la propuesta regulatoria.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 604

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Al respecto, el mismo documento CREG 126 que acompaña esta propuesta de Resolución, determinó que “En las actuaciones de vida útil normativa de Promigas, Promioriente y TGI que se resolvieron en el periodo de 2013 a 2016 los valores del 60% del valor de reposición a nuevo representaron aproximadamente 1,61 veces los valores que en su momento las empresas tenían en la base de los cargos” (negrita fuera del texto original). En este sentido, y en línea con los incentivos en eficiencia de los valores de las inversiones para estos gasoductos, sugerimos a la CREG que se incluya una variable adicional de eficiencia que busque acercar las inversiones a los tiempos verdaderos de remuneración de los gasoductos que han sido remunerados y efectivamente pagados en periodos inferiores a los estimados en su VUN.</p>		
N/A	<p>Respecto a la inversión a reconocer en activos que cumplan el período de vida útil normativa, la propuesta plantea que se retirará de la base de activos el valor correspondiente al activo que ha cumplido período de vida útil normativa, y en la base tarifaria se reconocerá el valor eficiente determinado por la CREG del valor presente de las inversiones para mantener en operación el activo y que en las resoluciones de cargos particulares se reconocerán las inversiones declaradas para los siguientes cinco años.</p>		<p>En transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 605

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Dado lo anterior, consideramos que retirar de la base estos activos y reconocer sólo algunas inversiones de cinco (5) años, no genera señales adecuadas que permitan al transportador realizar dichas inversiones necesarias para mantener las infraestructuras por un tiempo adicional, desconociendo que el activo sigue en servicio y que esto debe ser reconocido al transportador, con la finalidad de que se cuente con los incentivos para mantenerlo en operación. Por el contrario, la propuesta motiva la realización de inversiones en nuevos gasoductos que pueden no ser necesarios y resultar en incrementos tarifarios para los usuarios. Por lo tanto, vemos pertinente que se mantengan las señales establecidas en la Resolución CREG 126 de 2010 y sus modificaciones, las cuales han fomentado que los agentes transportadores realicen inversiones y han generado expectativas legítimas en relación a la remuneración a la que tienen derecho al concluir la VUN de los activos.</p>		<p>No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo con la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones. En los siguientes períodos tarifarios el transportador podrá declarar y justificar las nuevas inversiones y el tiempo para reconocerlas para evaluación del regulador con la metodología vigente en cada momento.</p>
	<p>Igualmente, estamos de acuerdo con la revisión de los valores a reconocer, para aquellos activos que han cumplido su vida normativa (20 años). No obstante, dada la gran diferencia entre la vida útil real (40 años para la mayoría de los activos) y la vida útil normativa, consideramos necesario, reducir la</p>		<p>Comentario positivo hacia la propuesta regulatoria.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 606

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	brecha, en función de los diferentes tipos de activos.		
Segunda etapa	2.1 Vida útil normativa. En reconocimiento de que varios de los activos utilizados en transporte tienen una vida útil real, 100% mayor a la vida útil normativa (20 años), consideramos se debe reducir la brecha. No encontramos razones para seguir manteniendo dicha diferencia, dado que, sobre las inversiones, se reconocen valores de rentabilidad acordes con el mercado y el riesgo asumido del negocio. Nos parecen acertados los incentivos implementados, para mantener los activos una vez terminada la vida útil normativa.		Comentario positivo hacia la propuesta regulatoria.
<p>Inversión a reconocer en activos que cumplan el período de vida útil normativa. Para aquellos activos en servicio, exceptuando terrenos y edificaciones, cuya vida útil normativa se cumpla dentro del período tarifario vigente, se aplicarán las siguientes reglas:</p> <p>Dentro del término establecido en el literal b) del Artículo 24 de la presente resolución, el transportador deberá declarar los activos que</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La propuesta normativa planteada por la Comisión en este apartado muestra una diferenciación con respecto a lo que la CREG está evaluando hoy día para el caso de transmisión de energía eléctrica, a pesar de que las dos actividades corresponden a servicios que se prestan a través de redes y son intensivos en inversiones de capital.</li> <li>• La regla sobre el reconocimiento de los activos que hayan cumplido la vida útil normativa, que está vigente desde el año 2000, y que fue precisada en el año 2010, es incluso inferior a una metodología de costo de reposición depreciado (como la establecida en la metodología de remuneración de la actividad de distribución de energía</li> </ul>	Se reconozca el costo de oportunidad del activo que cumple su vida útil normativa	En transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación. No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo a la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones. Esta situación posiblemente no se presentaría si los activos se remuneraran a

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 607

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>cumplirán el período de vida útil normativa durante los primeros cinco años del período tarifario t.</p> <p>En esta identificación, el transportador declarará, en el Anexo 2 de la presente resolución, tal como consta en las respectivas resoluciones particulares y/o en los documentos soportes:</p> <p>Nombre del activo. El año y mes de entrada en operación.</p> <p>El año y mes en el que la Comisión por primera vez lo reconoció en los cargos tarifarios.</p> <p>El año y mes en el que se cumplirá el período de vida útil normativa.</p> <p>Adicionalmente, debe justificar la necesidad de mantener el activo por su segunda vida útil normativa.</p> <p>Si dentro del término establecido en el literal b) del Artículo 24, el</p>	<p>eléctrica y en la propuesta evaluada actualmente para la remuneración de la actividad de transmisión de energía eléctrica) ya que, a diferencia de la segunda propuesta, no se reconocerían las inversiones en reposición de los activos que el agente debe realizar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por otra parte, se evidenciaría que la propuesta resulta en un tratamiento diferenciado entre aquellos gasoductos que hayan cumplido su vida útil normativa antes de la entrada en vigor de la nueva normatividad, y aquellos que lo hagan después, sin que exista una justificación desde el punto de vista económico para esta segregación, lo que plantea un riesgo adicional para el desarrollo de nuevas inversiones.</li> <li>• La remuneración de las actividades asociadas con la prestación de los servicios públicos domiciliarios debe estar soportada en los criterios orientadores del régimen tarifario establecidos en el Artículo 87 de la Ley 142 de 1994 . Con la disposición prevista en el Artículo 23 de la Resolución en comentarios respecto de la remuneración de los activos que hayan cumplido su vida útil normativa, se presenta un alto riesgo de incumplimiento del criterio de Suficiencia Financiera en la medida que no se estaría remunerando la porción del patrimonio de los accionistas que cumplen esta condición. Nótese que la</li> </ul>		<p>50 años. La regulación vigente consideró una remuneración acelerada lo que permite una recuperación más rápida de las inversiones.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 608

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>transportador no declara la información requerida, la Comisión podrá iniciar, de oficio, las actuaciones administrativas tendientes a valorar los activos que cumplirán su vida útil normativa durante los primeros cinco años del período tarifario t y ajustar los cargos regulados correspondientes. Esta valoración se hará considerando el mecanismo establecido en el Anexo 1 de la presente resolución.</p>	<p>Ley contempla la remuneración del patrimonio del accionista de manera general, y no a un periodo en particular como lo pretende el referido Artículo 23.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teniendo en cuenta que la propuesta normativa reduce a cero el costo de oportunidad reconocido a las inversiones existentes, todas las inversiones que los agentes hayan realizado en reposiciones de activos en los últimos 20 años, así como el valor de los activos incluido en el balance de las empresas, y que aún no estén depreciadas en su totalidad, resultarían en una pérdida operacional y probablemente en un deterioro contable.</li> </ul>		
<p>Inversión a reconocer en activos que hayan cumplido la vida útil normativa</p>	<p>Si bien entendemos que la metodología vigente ha revalorado gasoductos que cumplieron su vida útil normativa, lo cual no es deseable, consideramos que en ningún caso el valor de los activos deben llevarse a cero tal como esta previsto en la metodología en comentarios. De establecerse la medida propuesta la utilidad esperada de un transportador sería cero o negativa ya que la rentabilidad sobre los activos es la única fuente de beneficio, lo cual sería completamente contrario a la ley 142 de 1994 que indica que la rentabilidad del prestador del servicio se debe asemejar a la de una industria que opera en un mercado en competencia, en el cual un</p>	<p>Invitamos a la Comisión a tomar alternativas como: ampliar VUN a +20 años, reconocer el costo histórico indexado o implementar la propuesta de la Misión de Transformación Energética y reconocer sobre costo de reposición una rentabilidad a perpetuidad del activo que se mantenga en operación. En cualquier caso, la alternativa que la Comisión adopte no debe remunerar un gasoducto que cumplió su VUN con valores superiores a los de</p>	<p>En transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las inversiones realizadas para mantener el activo en operación. No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo con la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones. Un inversionista podría</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 609

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>activo productivo tiene un valor proporcional al trabajo que realiza. En las condiciones propuestas, y si adicional no se reconoce el AOM eficiente, el incentivo de los transportadores será la de reponer a nuevo el activo, pues ningún agente estaría dispuesto a prestar un servicio que no genera beneficio alguno. Adicionalmente. Al no tener incentivos por mantener en el largo plazo los activos en operación (más allá de la VUN), los transportadores optarán por construir nuevos los gasoductos, lo cual, a pesar de que se garanticen inversiones eficientes, en cualquier caso representa inversiones más costosas para el transportador y por consiguiente tarifas más altas para el mercado. Desde el punto de vista de Vanti, el resultado sería el más perjudicial para todos los participantes del mercado.</p>	<p>la inversión inicial, pero tampoco debe llevar a cero ese reconocimiento, puesto que daría un incentivo para que se ejecuten inversiones innecesarias y más costosas.</p>	<p>preferir una remuneración acelerada (20 años) frente a otra a 50 años para poder hacer otras inversiones.</p>
<p>Vida Útil Normativa</p>	<p>Es obligación del Estado a través de la Ley 142 de 1994, y en particular función de la CREG, regular las actividades de los sectores de energía y gas bajo criterios que aproximen las tarifas a los precios de un mercado competitivo y establecer reglas que promuevan la participación de inversionistas. No obstante, la propuesta del regulador de eliminar de la base tarifaria la inversión del activo que agotó vida útil normativa y únicamente reconocer las inversiones para mantenerlo en operación por 20 años, no solo resulta en una señal que se aleja de lo que ocurriría en un</p>		<p>La solución a esta situación es remunerar los activos en un período más largo por ejemplo 50 años para que coincida con la vida útil real. Sin embargo, a un inversionista también le interesa recuperar su inversión y su rentabilidad lo antes posible para dedicar esos recursos a otras inversiones.</p> <p>En transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 610







TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Vida Útil Normativa Motivaciones de la CREG para cambiar la señal</p>	<p>En el documento soporte a la resolución en consulta la CREG expresa como única motivación para el cambio de señal que los procesos resueltos en el periodo 2013 al 2016 resultaron ser una referencia ineficiente dado que los valores reconocidos fueron superiores en 1.61 veces a los incluidos en la base tarifaria de los transportadores. (...) Es errónea la conclusión expuesta por la Comisión, teniendo en cuenta que la comparación de las bases tarifarias fue realizada a partir de activos subvalorados y distantes de los costos de reposición a nuevo. Para el caso de Promigas, por ejemplo, la valoración inicial de los gasoductos entre Ballena y Cartagena fue el resultado de la aplicación del Código de Petróleos en el cual se valoraban los activos bajo la metodología de costos contables históricos, esquema de valoración muy distante al de valor de reposición a nuevo aplicado en los procesos mencionados anteriormente. Es claro que el aumento en los cargos de transporte no está relacionado con las señales vigentes en materia de vida útil normativa, sino que son resultado del bajo reconocimiento de los activos en procesos tarifarios del pasado. Suponiendo que el cálculo de 1,61 veces de incremento en las bases tarifarias es el resultado de la aplicación de una fórmula matemática, éste no puede considerarse concluyente para cambiar la señal de la metodología cuando</p>		<p>Lo previsto en la resolución 126 de 2010 era reconocer una remuneración de las inversiones adicionales que permitieran al transportador mantener en operación el activo por otros 20 años. La resolución CREG 090 de 2016 ya planteó la necesidad de ajustar el valor a reconocer pasando del 60% al 30% del valor de reposición a nuevo por considerar que era un valor muy alto y para ello desarrolló un modelo. Ante la dificultad de dimensionar adecuadamente las inversiones requeridas en los siguientes 20 años se decidió solicitar información a los transportadores de las inversiones adicionales que hubieran hecho durante la operación de los activos, la cual fue de difícil consecución. Se contrató un estudio con un experto para tener un mejor estimado y el resultado fue que no era factible determinar buena parte del nivel de inversiones requerido para los siguientes 20 años. Por eso la Comisión decidió utilizar una regla que fuera equilibrada para los transportadores como para la demanda, es decir, que se remuneraran las inversiones que se fueran requiriendo en el período de los siguientes 20 años. El criterio regulatorio es que, en transporte de gas, la Comisión reconoce el valor de inversión que se haga en cada período de vida útil normativa (VUN) de 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 613

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>compara valores de inversión que fueron calculados bajo estructuras metodológicas disímiles y desconociendo las particularidades de las valoraciones iniciales de los gasoductos. (...)</p>		<p>sobrecostos para los usuarios. No obstante, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo a la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones.</p>
<p>Vida Útil Normativa Motivaciones de la CREG para cambiar la señal</p>	<p>(...) Por lo anterior, no son válidos los señalamientos del regulador frente a las modificaciones propuestas en la resolución para comentarios cuando “considera que el mecanismo es una aproximación más precisa que la que hoy existe”, que “no hay justificación económica para concluir que efectivamente el 60% de un valor a nuevo es una señal eficiente para los usuarios y las empresas” y que la propuesta “genera una mayor eficacia en cuanto a la correcta aplicación de los criterios tarifarios previstos en el artículo 87 de la Ley 142 de 1994”. Es evidente que las afirmaciones y cuestionamientos relacionados con la falta de precisión y cumplimiento de los criterios de eficiencia económica de la señal vigente son erróneos, considerando que los incrementos tarifarios que se generaron en los procesos de vida útil del pasado son, como se indicó anteriormente, producto de factores ajenos a la metodología vigente. (...)</p>		<p>Lo previsto en la resolución 126 de 2010 era reconocer una remuneración de las inversiones adicionales que permitieran al transportador mantener en operación el activo por otros 20 años. La resolución CREG 090 de 2016 ya planteó la necesidad de ajustar el valor a reconocer pasando del 60% al 30% del valor de reposición a nuevo por considerar que era un valor muy alto y para ello desarrolló un modelo. Ante la dificultad de dimensionar adecuadamente las inversiones requeridas en los siguientes 20 años se decidió solicitar información a los transportadores de las inversiones adicionales que hubieran hecho durante la operación de los activos, la cual fue de difícil consecución. Se contrató un estudio con un experto para tener un mejor estimado y el resultado fue que no era factible determinar buena parte del nivel de inversiones requerido para los siguientes 20 años. Por eso la Comisión decidió utilizar una regla que fuera equilibrada para los transportadores como para la demanda, es decir, que se remuneraran las inversiones que se fueran requiriendo en el período de los siguientes 20 años. El criterio regulatorio es que en transporte de gas, la Comisión reconoce el valor de inversión que se haga en cada período de vida útil normativa (VUN) de 20 años, periodo en el cual, la</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 614

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios.</p>
<p>Vida Útil Normativa Motivaciones de la CREG para cambiar la señal</p>	<p>(...) La propuesta de eliminar de la base tarifaria el valor de los activos que cumplen vida útil normativa se aparta totalmente de lo establecido en la norma como criterio de eficiencia económica, no existiría una distribución simétrica de los riesgos entre la demanda y el agente prestador del servicio, cuando la demanda se beneficiaría de todos los riesgos que asumiría el operador del servicio durante los 20 años adicionales de operación, como las fluctuaciones de demanda, la tasa de cambio, entre otros que resultan típicos en este tipo de modelos.</p> <p>También se aparta de lo establecido en la Ley el criterio de suficiencia financiera y confirma la incongruencia regulatoria y el desconocimiento del marco normativo bajo el cual se ha desarrollado la infraestructura de transporte en los últimos 20 años.</p>		<p>El comentario asume que el cumplimiento del criterio de eficiencia económica significa remunerar un activo más de lo que le corresponde. En cualquier caso, el transportador recibirá rentabilidad de acuerdo con la metodología de WACC que se encuentre vigente para nuevas inversiones y los gastos AOM correspondientes a la operación del activo durante los siguientes 20 años. Algo a evaluar que eliminaría ese desfase de remuneración acelerada del activo (20 años) dado que tiene una vida promedio física de 50 años sería determinar cargos a 50 años. .</p>
<p>Impacto esperado de la propuesta</p>	<p>La propuesta de eliminar de la base tarifaria el activo que cumplió vida útil normativa y únicamente reconocer las inversiones para mantener en operación los gasoductos durante el nuevo horizonte de proyección, podría generar que el transportador reponga a nuevo</p>		<p>El transportador deberá determinar si un activo que cumple vida útil normativa continua en operación o lo repone por uno nuevo. En cualquier caso, debe considerar que debe hacer unas inversiones las cuales se remunerarán teniendo en cuenta la vida útil normativa y la tasa de descuento</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 615

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>sus activos. Este efecto indeseable, conocido en la teoría regulatoria como Averch-Johnson, generaría una pérdida de bienestar general de la economía cuando los usuarios finales del servicio público tendrían que asumir los costos de infraestructura innecesaria, lo que no es una sorpresa para el regulador, quien en el Documento CREG 100 de 2010 afirma:</p> <p>“En la propuesta se plantea valorar el costo de oportunidad del activo con una metodología de costo de reposición a nuevo, mediante la contratación de un perito. En tal sentido, la señal de sobreinversión planteada por Averch - Johnson no es evidente (...)”</p> <p>“Si la regulación solo reconoce los gastos de AOM después del año 20, el transportador tiene el incentivo de abandonar el activo y reponerlo en el año 21, resultado en mayores tarifas para los usuarios”.</p> <p>¿Cómo la CREG alcanzará el objetivo de “optimizar el uso de los recursos destinados a la inversión y no generar un sobre costo innecesario para los usuarios” si la señal en consulta generaría un efecto Averch-Johnson? A la luz de la Ley 142 de 1994, ¿cumpliría la propuesta el criterio tarifario de eficiencia económica cuando la construcción a nuevo de los gasoductos generaría un sobre costo significativo a los usuarios? ¿Qué consideración tuvo en cuenta la CREG para cambiar tan</p>		<p>vigente. La decisión de continuar o reponerlo debe estar completamente justificada a la Comisión. La Comisión consideró que el valor reconocido en la inversión es suficiente para que la empresa pueda mantener el activo por otro periodo de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Además, teniendo en cuenta que a los activos se les ha remunerado AOM de manera independiente durante el periodo de VUN, entiende la Comisión que el activo está en capacidad de seguir prestando el servicio y no existe tal incentivo a reponer el activo. No es clara la alusión al efecto Averch-Johnson que se relaciona con actividades remuneradas con el esquema de "tasa de retorno" y que además el transportador puede invertir mejor esos recursos en ampliaciones o extensiones del sistema que en reponer activos que ya cumplieron 20 años de uso y que físicamente tienen en promedio 30 años más de vida útil. Se debe evaluar a futuro si se determinan cargos de uso de la red de transporte a 50 años lo que evitaría una remuneración acelerada y el desacople de vida útil normativa y vida útil física.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 616

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Bases conceptuales detrás del modelo de prestación de servicio vigente</p>	<p>drásticamente su criterio entre el 2010, 2016 y 2020?</p> <p>La Comisión parte de la premisa en la cual el agente ya remuneró el activo durante los primeros 20 años de operación para presentar las modificaciones a la señal regulatoria para el reconocimiento de inversiones después de la primera vida útil normativa. Sin embargo, dicha premisa desconoce el modelo de regulación utilizado en Colombia. Resulta fundamental, para definir el concepto de vida útil normativa, que el regulador identifique la diferencia entre el esquema regulatorio propio de los servicios públicos en Colombia y los esquemas en los cuales el sector privado participa a través de contratos de concesión o de licencia. Bajo el esquema de contratos de concesión o de licencia, los inversionistas reciben la remuneración de los activos durante el horizonte del contrato, recuperando tanto la inversión como la utilidad proyectada hasta el vencimiento del contrato. Esto no sucede dentro del esquema regulatorio propio de los servicios públicos, donde los inversionistas prestan su servicio más allá del horizonte definido como la vida útil normativa, sin que el Estado asuma riesgos asociados a asuntos tales como la demanda, la tasa de cambio y otros que resultan típicos en este tipo de modelos y asumidos por el inversionista. El esquema regulatorio</p>		<p>El transportador deberá determinar si un activo que cumple vida útil normativa continua en operación o lo repone por uno nuevo. En cualquier caso, debe considerar que debe hacer unas inversiones las cuales se remunerarán teniendo en cuenta la vida útil normativa y la tasa de descuento vigente. La decisión de continuar o reponerlo debe estar completamente justificada a la Comisión. La Comisión consideró que el valor reconocido en la inversión es suficiente para que la empresa pueda mantener el activo por otro periodo de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Además, teniendo en cuenta que a los activos se les ha remunerado AOM de manera independiente durante el periodo de VUN, entiende la Comisión que el activo está en capacidad de seguir prestando el servicio y no existe tal incentivo a reponer el activo. No es clara la alusión al efecto Averch-Johnson que se relaciona con actividades remuneradas con el esquema de "tasa de retorno" y que además el transportador puede invertir mejor esos recursos en ampliaciones o extensiones del sistema que en reponer activos que ya cumplieron 20 años de uso y que físicamente tienen en promedio 30 años más de vida útil. Se debe evaluar a futuro si se determinan cargos de uso de la red de transporte a 50 años lo que evitaría una remuneración acelerada y el desacople de vida útil normativa y vida útil física.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 617

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	para la prestación de servicio público no tiene una limitación de existencia en el tiempo, factor que determina la recuperación de sus inversiones.		
Bases conceptuales detrás del modelo de prestación de servicio vigente	<p>Es evidente que después de los 20 años de operación, los gasoductos continuarán prestando el servicio de transporte de gas natural, sin embargo, si la premisa es que al agente ya se le remuneró el activo y por eso le retiran de su base de activos el rate base correspondiente, se le pregunta a la Comisión:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ¿Cuál sería el incentivo para que el agente deba seguir prestando el servicio?</li> <li>- ¿Podría el transportador simplemente dejar de prestar el servicio?</li> <li>- ¿Por qué estaría obligado a continuar con la prestación del servicio?</li> </ul> <p>El cambio de la señal de vida útil normativa propuesto por el regulador elimina los incentivos para que el transportador mantenga en operación los activos que ya cumplieron vida útil normativa, razón por la cual la Comisión debe evaluar los impactos que podría traer al servicio de transporte de gas natural en Colombia, cuando los inversionistas tendrían todos los estímulos para abandonar el servicio, ya que su capital podría ser más rentable en otras opciones de inversión.</p>		No es claro el comentario. El hecho que el regulador haya decidido hacer una remuneración acelerada del activo no significa que el transportador no tenga no tenga responsabilidad en la prestación del servicio mientras exista una demanda que atender. En ese caso se debe evaluar si se determinan los cargos de uso con una remuneración del activo a 50 años. La remuneración de los gastos AOM de hecho se seguirá reconociendo con revisión en cada período tarifario.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 618



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Propuestas Misión de Transformación Energética: ROA	Los expertos del Foco 2 en la página 40-41 del White Paper titulado “Consultoría en apoyo a la Misión de Transformación Energética en los temas de abastecimiento, comercialización, transporte, almacenamiento, regasificación, demanda, aspectos institucionales y regulación de gas natural” realizan una propuesta para el reconocimiento de la vida útil normativa en el transporte de gas natural. Como se señala en los apartes a continuación, los expertos expresan que el “dilema” o la discusión existente alrededor del concepto de vida útil normativa se da en torno de cuál debería ser el reconocimiento adecuado para el agente cuando su activo culmine el periodo de recuperación de la inversión, situación que se presenta en los gasoductos de transporte que cuentan con un periodo de vida útil efectiva superior (50 años) al periodo de recuperación de la inversión (20 años). (...)		Las medidas regulatorias para la infraestructura de transporte de gas han dado los incentivos necesarios para que los transportadores recuperen su inversión en un periodo de 20 años, periodo que resulta bastante positivo para el transportador. Caso contrario sería, remunerar los activos en el periodo de vida útil total del activo, que puede ser un periodo de más de 50 años.
Propuestas Misión de Transformación Energética: ROA	(...) Tal como lo establecen los expertos de la Misión de Transformación Energética, la premisa que el transportador recuperó la totalidad de sus inversiones en el horizonte de proyección, provoca que la CREG incurra en graves errores en la propuesta de la Resolución 160 de 2020, exponiendo a las empresas transportadoras a enfrentarse a situaciones insostenibles en términos financieros que conducen a efectos indeseables para la economía, como lo		El transportador deberá determinar si un activo que cumple vida útil normativa continua en operación o lo repone por uno nuevo. En cualquier caso, debe considerar que debe hacer unas inversiones las cuales se remunerarán teniendo en cuenta la vida útil normativa y la tasa de descuento vigente. La decisión de continuar o reponerlo debe estar completamente justificada a la Comisión. La Comisión consideró que el valor reconocido en la inversión es suficiente para que la empresa pueda mantener el activo por otro periodo

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 619

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>es la ejecución de infraestructura innecesaria. Los expertos del Foco 2 de la Misión de Transformación Energética son conscientes del impacto negativo que le generaría a la demanda la eliminación del valor de los activos del rate base, por lo que incluyen en su documento final una nueva propuesta para el reconocimiento de vida útil normativa que consiste en el reconocimiento a perpetuidad de un ROA (rentabilidad sobre el activo) al transportador sobre los activos durante su vida útil efectiva. Previo a la expedición de la metodología definitiva, y ante i) la falta de acogida de las propuestas realizadas anteriormente por los agentes como la de mantener la base tarifaria y reconocer las inversiones en adecuación que se realicen para continuar la prestación del servicio y ante ii) su decisión en la metodología propuesta de no conservar la señal vigente en la Resolución 126 de 2010, se le insiste a la Comisión que explore nuevas alternativas como la que plantean los expertos del Foco 2 de la Misión de Transformación Energética, que seguramente traerían efectos positivos para la industria. (...)</p>		<p>de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Además, teniendo en cuenta que a los activos se les ha remunerado AOM de manera independiente durante el periodo de VUN, entiende la Comisión que el activo está en capacidad de seguir prestando el servicio y no existe tal incentivo a reponer el activo. El transportador en lugar de hacer inversiones para reponer un activo que puede continuar puede hacer inversiones de ampliación o extensión de la red. Se debe evaluar a futuro si se determinan cargos de uso de la red de transporte a 50 años lo que evitaría una remuneración acelerada y el desacople de vida útil normativa y vida útil física.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 620

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Artículo 23. Inversión a reconocer en activos que cumplan el período de vida útil normativa. Para aquellos activos en servicio, exceptuando terrenos y edificaciones, cuya vida útil normativa se cumpla dentro del período tarifario vigente, se aplicarán las siguientes reglas</p>	<p>Con respecto a lo incluido en la propuesta regulatoria del esquema de remuneración de las inversiones que cumplen la vida útil normativa (20 años), donde se propone pasar a una metodología que considera que el activo ha sido depreciado totalmente después del año 20. Esta disposición podría tener el efecto contrario a lo que se busca e impactar fuertemente el mercado; esto debido a que la remuneración podría disminuirse considerablemente sobre los activos que cumplen su vida útil normativa, desincentivando la inversión en el largo plazo (antes del año 20) para mantenerlo e incentivando el reemplazo de activos, una vez éstos cumplan su vida útil, sin que exista una justificación real para este reemplazo, creando así distorsiones que perjudicarían la demanda. Por lo anterior, amablemente recomendamos revisar las disposiciones establecidas para remunerar activos que cumplieron su vida útil normativa, de modo que se logre mantener un sistema de transporte eficiente y se eviten señales distorsionadas que incentiven reposición a nuevo, lo cual encarecería las tarifas de transporte y no beneficiaría al mercado de gas natural</p>		<p>El transportador deberá determinar si un activo que cumple vida útil normativa continua en operación o lo repone por uno nuevo. En cualquier caso, debe considerar que debe hacer unas inversiones las cuales se remunerarán teniendo en cuenta la vida útil normativa y la tasa de descuento vigente. La decisión de continuar o reponerlo debe estar completamente justificada a la Comisión. La Comisión consideró que el valor reconocido en la inversión es suficiente para que la empresa pueda mantener el activo por otro periodo de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Además, teniendo en cuenta que a los activos se les ha remunerado AOM de manera independiente durante el periodo de VUN, entiende la Comisión que el activo está en capacidad de seguir prestando el servicio y no existe tal incentivo a reponer el activo. El transportador en lugar de hacer inversiones para reponer un activo que puede continuar puede hacer inversiones de ampliación o extensión de la red. Se debe evaluar a futuro si se determinan cargos de uso de la red de transporte a 50 años lo que evitaría una remuneración acelerada y el desacople de vida útil normativa y vida útil física.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 621

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Revisar las disposiciones establecidas para remunerar activos que cumplieron su vida útil normativa, de modo que se logre mantener un sistema de transporte eficiente y se eviten señales distorsionadas que incentiven reposición a nuevo, lo cual encarecería las tarifas de transporte y no beneficiaría al mercado de gas natural.</p>		<p>El transportador deberá determinar si un activo que cumple vida útil normativa continua en operación o lo repone por uno nuevo. En cualquier caso, debe considerar que debe hacer unas inversiones las cuales se remuneraran teniendo en cuenta la vida útil normativa y la tasa de descuento vigente. La decisión de continuar o reponerlo debe estar completamente justificada a la Comisión. La Comisión consideró que el valor reconocido en la inversión es suficiente para que la empresa pueda mantener el activo por otro periodo de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Además, teniendo en cuenta que a los activos se les ha remunerado AOM de manera independiente durante el periodo de VUN, entiende la Comisión que el activo está en capacidad de seguir prestando el servicio y no existe tal incentivo a reponer el activo. El transportador en lugar de hacer inversiones para reponer un activo que puede continuar puede hacer inversiones de ampliación o extensión de la red. Se debe evaluar a futuro si se determinan cargos de uso de la red de transporte a 50 años lo que evitaría una remuneración acelerada y el desacople de vida útil normativa y vida útil física.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 622

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>"...en esta metodología se propone que cuando termine el periodo de vida útil normativo de un gasoducto para el siguiente periodo sólo se reconozcan los valores de las inversiones que efectivamente requiere la firma para mantener el activo por otros 20 años."</p>	<p>Consideramos que la propuesta establecida es la opción más eficiente para la demanda, debido a que solo tendrán que remunerarle al transportador los valores eficientes de las inversiones que estos necesiten para mantener operativos los activos por otro periodo de VUN. Lo anterior teniendo en cuenta que, según lo establecido en la metodología actual a los transportadores se les remunerará un porcentaje fijo de los activos que cumplan VUN y este decida mantenerlos en operación, puede resultar en la mayoría de casos como una sobrevaloración de la inversión que conlleva al traslado de un valor ineficiente a los usuarios.</p>		<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria.</p>
<p>Vida Útil Normativa (VUN) y el concepto de prestación de servicio</p>	<p>En este aspecto, es importante tener en cuenta que cuando el transportador decide seguir operando el activo durante otro periodo de VUN la infraestructura existente sigue prestando el servicio para la cual fue construida. La CREG en la propuesta desconoce esta realidad, pretendiendo reconocer solo las adecuaciones nuevas, sin tener en cuenta que sin el activo existente no sería factible la prestación del servicio de transporte. El Foco 2 de la Misión de Transformación Energética ha realizado un análisis riguroso de las reformas que requiere el sector de gas natural para garantizar su sostenibilidad, las cuales apoyamos de forma integral. En este sentido, consideramos que, para valorar</p>		<p>Parece haber una confusión en la responsabilidad del transportador en la prestación del servicio. Posiblemente esa confusión no existiría si los activos del transportador se remuneraran a 50 años. La confusión se origina por la decisión regulatoria de remuneración acelerada de los activos (a 20 años y no a 50 años). En transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad por lo que una rentabilidad adicional después de que el activo cumple VUN necesariamente se traduciría en sobrecostos para los usuarios. La Comisión considera que, cumplido periodo de VUN, se deben reconocer las</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 623

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>los activos que cumplen VUN, se debería seguir la recomendación del Foco 2: <i>“Se propone en consecuencia que, una vez transcurrido el período de recuperación de la inversión anticipado por el regulador, en los subsiguientes períodos tarifarios se reconozca explícitamente un ROA sobre el activo valorado a costo de reposición, descontando de este último los deméritos a que haya lugar. Es decir, no se remuneraría nuevamente el CAPEX, sino la rentabilidad sobre dicho CAPEX que esperaría cualquier inversionista durante toda la vida útil efectiva del activo.”</i></p>		<p>inversiones realizadas para mantener el activo en operación.</p>
<p>A diferencia de lo establecido en las resoluciones N°126 del año 2010 y N°90 del 2016, en la Resolución N°160 del 2020, la Comisión no plantea una alternativa de remuneración para los activos que finalizan su vida útil normativa, pero pueden continuar operando. La Comisión establece que solo serán remuneradas las inversiones requeridas para prolongar la operación una vez finalizada su VUN. En la Resolución N°160 del 2020, la Comisión</p>	<p>Esto representa un cambio de criterio de la Comisión, ya que en anteriores resoluciones había indicado la necesidad de establecer mecanismos de remuneración de los activos cuya vida útil normativa finalizó.</p>		<p>Ver respuestas anteriores sobre este tema. En transporte de gas, la Comisión reconoce un valor de inversión durante 20 años, periodo en el cual, la empresa deberá recuperar la inversión. Una vez transcurrido este periodo, se considera que el activo ha sido remunerado en su totalidad.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 624

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>dispone que el agente transportador debe notificar su intención de reponer o mantener el activo en servicio (exceptuando terrenos y edificaciones) cuya vida útil normativa se cumpla dentro del período tarifario vigente. En el caso de que el transportista reemplace los bienes, tal como se especifica en el capítulo 23 de la resolución la inversión recibirá para el trámite de cargos un tratamiento similar al de los activos que hacen parte del programa de nuevas inversiones, PNI. En la resolución se indica que para el cálculo de cargos para este tipo de inversiones, se deberá aplicar lo dispuesto en el Artículo 18.</p>			
<p>Si el transportista decide mantener operando el activo que finalizó su vida útil normativa, la resolución establece que solo le serán remuneradas las inversiones en reparaciones, variantes y reposiciones parciales,</p>	<p>En el documento CREG 126-2020, la Comisión justifica la decisión indicando que una vez finalizada el periodo de vida útil normativo de 20 años, de acuerdo con la metodología vigente, el transportador debió haber recuperado el valor de la inversión que se reconoció en los cargos, con las diferentes tasas de descuento y los valores de demanda que se hayan usado durante en cada periodo</p>		<p>El aparte del documento 126-2020 que se menciona en este comentario obedece a una mención que se hace de cómo es el procedimiento para activos que cumplen VUN establecido en la Resolución 126 de 2010.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 625

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>requeridas para mantener la integridad y seguridad de los activos correspondientes durante su nuevo período de vida útil normativa.</p>	<p>tarifario. Adicionalmente indica que es que la vida real física de un gasoducto se estima en 50 años. En base a estos argumentos y amparándose en una interpretación de los principios tarifarios de eficiencia fijados en la Ley 142 de 1994, la Comisión justifica que cuando termine el periodo de vida útil normativo de un gasoducto para el siguiente sólo se reconozcan los valores de las inversiones que efectivamente requiere la firma para mantener el activo por otros 20 años. De esta manera, la Comisión desestima establecer remuneración alguna para los activos que finalizaron su vida útil normativa, aun cuando en el propio documento CREG 126-2020, la propia Comisión indica que “al final de ese periodo de 20 años se debe establecer el valor que debe reconocerse a un activo luego de haberse remunerado durante un período de vida útil normativa en la medida que este siga prestando el servicio de transporte de gas natural”. Como se puede apreciar, la Comisión se desdice en el mismo documento ya que en la resolución N°160 del año 2020 no establece un mecanismo de remuneración para los activos que finalizaron su VUN, sino que solamente remunera las nuevas inversiones o inversiones adicionales que realizaría el agente transportador.</p>		

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 626



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Si el transportista decide mantener operando el activo que finalizó su vida útil normativa, la resolución establece que solo le serán remuneradas las inversiones en reparaciones, variantes y reposiciones parciales, requeridas para mantener la integridad y seguridad de los activos correspondientes durante su nuevo período de vida útil normativa.</p>	<p>En el documento CREG 126-2020, la Comisión indica que “desde el año 2017 la Comisión ha venido identificando la necesidad de ajustar el mecanismo de valoración en relación con los activos que han cumplido su vida útil normativa a efectos de evitar que se trasladen gestiones ineficientes dentro de los cargos tarifarios”. Sin embargo, en el documento CREG 50 del año 2016, la propia Comisión resalta la relevancia de fijar una señal que incentive a los agentes a mantener operativos activos que finalizaron su vida útil normativa, de manera tal de evitar la reposición innecesaria del bien. En dicho documento, la Comisión indica que el transportador al momento de finalización de la VUN del activo tiene dos opciones: i) reponer el activo o ii) continuar operando el activo. Si no se establece ningún mecanismo de remuneración para el activo que cumplió su VUN, el agente solo tiene el incentivo de reponerlo generándole un costo adicional a los usuarios, aun cuando el activo podía continuar operando un plazo de tiempo adicional.</p>		<p>Ver respuestas en comentarios sobre este tema dadas en otra parte de este documento.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 627

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Si el transportista decide mantener operando el activo que finalizó su vida útil normativa, la resolución establece que solo le serán remuneradas las inversiones en reparaciones, variantes y reposiciones parciales, requeridas para mantener la integridad y seguridad de los activos correspondientes durante su nuevo período de vida útil normativa.</p>	<p>De este texto se puede verificar que es la propia Comisión quien plantea la necesidad de establecer una remuneración para evitar que el agente solo tenga el incentivo de reponer el activo, aun cuando no fuera estrictamente necesario, ya que su reposición tendría un impacto en la tarifa que paga el usuario. Como se mencionó anteriormente, la Comisión, en el documento CREG 126-2020, indica que la propuesta está en línea con los principios tarifarios de eficiencia como de la correcta aplicación del régimen tarifario de acuerdo con lo previsto en la Ley 142 de 1994, sin embargo, como se deduce del documento N°90 del año 2016, al no contemplar ninguna remuneración para los activos cuya VUN ha finalizado, la Comisión está incentivando la reposición del activo, lo que termina generando un costo adicional que se traslada a los cargos tarifarios que paga el usuario. Otro punto que debe destacar es que la metodología que propone la Comisión de remunerar las inversiones que sean necesarias para continuar la operación del ducto no solo no tiene efecto alguno en la decisión de reponer o no el activo, sino que estimula a que el agente minimice el esfuerzo de mantenimiento del activo para que al momento de que finalice la vida útil normativa las inversiones requeridas para mantener operando el activo sean mayores y de esa manera maximizar el VAO.</p>		<p>Ver respuestas en comentarios sobre este tema dadas en otra parte de este documento.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 628

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>En la Resolución N°160 del año 2020, la Comisión excluye de la Base Tarifaria, los activos que finalizaron su VUN pero continúan operando y, en consecuencia, estos no generan ningún retorno para el transportista. Sin embargo, estos activos continúan brindando un servicio a los usuarios y su correcto funcionamiento es responsabilidad de la empresa transportista de gas natural, así como también, el agente transportador asume los riesgos inherentes a estos activos. Existen varias fuentes de riesgo que deben enfrentar los agentes. Como indica la Consultora Quantum (Quantum, 2016) hay problemáticas asociadas a la operación y mantenimiento de los mismos, vinculados a: variaciones atípicas del mercado; eventos climatológicos (lluvias intensas, temperaturas extremas, etc.); cambios regulatorios (mayor exigencia en los niveles de calidad de producto y servicio, por ej.); juicios de proveedores, clientes y trabajadores (daños de equipamientos, accidentes, impacto ambiental, etc.); entre otros.</p>		<p>Tal como se menciona en el comentario "hay problemáticas asociadas a la operación y mantenimiento de los mismos, vinculados a:". Estos corresponden a categorías que se remuneran como parte del AOM y no pueden ser objeto de una remuneración adicional. Ver respuestas en comentarios sobre este tema dadas en otra parte de este documento.</p>
	<p>Por otro lado, la empresa CELESC Generación en las contribuciones a la 1 fase de la audiencia pública ANEEL n°009/2019 (CELESC, 2019) indica que otra fuente de riesgo asociado a los esquemas regulatorios por incentivos es la variabilidad de los costos e ingresos adicionales de la empresa resultantes de la presencia de activos operando pero</p>		<p>Se debe mencionar que las actividades relacionadas con la prestación de servicios públicos tienen riesgos, como cualquier otra actividad económica en la que se requiera inversión. Por lo anterior, el regulador ha considerado un periodo de 20 años para realizar la remuneración del activo, de tal manera que la empresa cuente con la posibilidad de mantener el activo por otro</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 629

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>no remunerados (activos que cumplieron su vida útil normativa) Por ejemplo, si un activo del permisionario sale de operación interrumpiendo el suministro el servicio a los usuarios finales el permisionario además de no percibir la porción variable del ingreso (ingreso asociado al volumen transportado) puede resultar penalizado tanto por condiciones establecidas en el contrato de suministro del servicio como por el organismo de fiscalización, esto sin importar si el activo genera o no rentabilidad para el permisionario.</p> <p>El modelo de valoración de activos financieros, denominado en inglés Capital Asset Pricing Model (CAPM) (Sharpe, 1964), empleado mayoritariamente por los entes reguladores para establecer el costo del capital propio de las inversiones en servicios públicos regulados, postula que los riesgos que enfrenta un prestador de un servicio regulado pueden dividirse en dos elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riesgo de liquidez, vinculado a la indisponibilidad del dinero durante la vida útil de la inversión.</li> <li>• Riesgo propio del negocio, se refiere a los riesgos específicos de la industria;</li> </ul>		<p>periodo de 20 años cuando finalice el primer periodo de vida útil normativo. Como se mencionó en otra parte de este documento parece se debe evaluar si la remuneración de activos se en un periodo mayor por ejemplo 50 años y no habría este tipo de discusiones sobre la responsabilidad de la prestación del servicio. Los riesgos propios de la actividad se remuneran en la tasa de descuento (WACC).</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 630

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>La prima de liquidez refleja la preferencia intertemporal promedio de los inversores, que generalmente valoran el presente más que el futuro, es decir disponer de los fondos ya y no en el futuro. Esta prima de liquidez no es más que una tasa de interés libre de riesgo.</p> <p>Adicionalmente, los inversores deben recibir una prima de riesgo adicional para invertir en activos que generan flujos de efectivo riesgosos. Esta prima de riesgo es una tasa esperada además de la tasa libre de riesgo. La suma de la tasa libre de riesgo con la prima de riesgo se denomina tasa de retorno del negocio.</p> <p>Tal como se puede apreciar en la definición el riesgo no es exclusivo de negocios que requieren inversión de capital. Existen ejemplos de empresas riesgosas que no requieren inversión de capital.</p>		<p>Lo descrito en el comentario se refiere al concepto de tasa de descuento (WACC) que se aplica para remunerar los activos en los negocios de monopolio natural como el transporte de gas natural. De acuerdo con la respuesta anterior, la Comisión no considera necesario que deba asignarse una prima de riesgo adicional, teniendo en cuenta que el activo ha sido remunerado durante el periodo de VUN.</p>
	<p>Un ejemplo citado por CELESC (CELESC, 2019) es el de las compañías de seguros, que pueden ser consideradas empresas que no requieren una inversión de capital inicial<sup>2</sup> (excepto las instalaciones de la compañía). De esta manera, al vender una póliza de seguro, la compañía no realiza ninguna inversión, por el contrario, recibe el pago relacionado con la prima del asegurado, sin embargo, corre el riesgo de tener que reembolsar al asegurado en caso de un reclamo. Para compensar este riesgo, la</p>		<p>La Comisión no considera necesario que deba asignarse una prima de riesgo adicional, teniendo en cuenta que el activo ha sido remunerado durante el periodo de VUN. La compañía de seguros debe tener un capital disponible para atender las reclamaciones de sus asegurados. Ese monto de capital es tan relevante que lo común es que tomen ellos así vez un reaseguro con firmas internacionales para prever el pago de siniestros de gran magnitud.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 631

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>compañía de seguros calibra el monto de la prima para tener una ganancia esperada positiva. El caso presentado en el anterior párrafo puede ser considerado una analogía perfecta de un activo que finalizó su vida útil normativa pero se encuentra operativamente funcional, ya que si bien no hay una inversión (la misma fue potencialmente amortizada por los ingresos pasados) si hay riesgos y responsabilidades asumidas por el prestador del servicio que debe actuar en caso de que ocurra alguno de los inconvenientes mencionados anteriormente en esta sección y por lo tanto el mismo debe percibir algún ingreso por el activo.</p>		
	<p>El ejemplo se basa en la metodología de cargos regulados especificados por la Comisión en la Resolución N°160 del año 2020 estimando un ingreso basado en cargo fijo y variable y calculando, por último, la relación Utilidad (Ingreso menos costos) sobre la inversión existente reconocida en la Base Tarifaria (Inversión menos activos excluidos por haber cumplido su vida útil normativa). El modelo estima el indicador Utilidad/Base Tarifaria para tres empresas, que poseen el mismo tamaño (Base Bruta Total), pero que cuentan con diferentes niveles de activos que finalizaron su vida útil normativa (0%, 20% y 40%). Para el análisis se considera una tasa de costo de capital del 10%, en tanto que</p>		<p>El comentario no tiene en cuenta que hubo una remuneración anticipada de los activos (20 años en vez de 50 años) es decir que pudo disponer de esos recursos para nuevas inversiones con su rentabilidad correspondiente al riesgo del negocio donde fueron invertidos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 632

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>los Costos de administración, operación y mantenimiento (AOM) anuales presentan desvíos del 80%, 100% y 120% con respecto a los AOM reconocidos por la Comisión. En el caso de la empresa A que no posee activos que han finalizado la VUN presenta una relación Utilidad con respecto a la Base Tarifaria que varía de 6,03% a 5,23%, lo que representa un desvío estándar de [%] 0,4. En la empresa B, el 20% de la totalidad de activos ya cumplieron su VUN por lo que son excluidos de la Base Tarifaria. En este caso la relación Utilidad con respecto a la Base Tarifaria que varía de 7,53% a 6,53%, lo que representa un desvío estándar de [%] 0,5.</p>		
	<p>Tal como se puede apreciar en la tabla anterior, la rentabilidad de la empresa se ve afectada en mayor medida por la variación de los OPEX en la empresa C que es la que posee una mayor cantidad de activos que finalizaron su VUN, pero se encuentran operando. A partir de lo anterior se concluye que la presencia de dicho tipo de activos en un transportista representa un riesgo adicional para un negocio regulado. Si bien el ejemplo determina el impacto de la variación de los costos en el índice Utilidad/BT sin ATD, la conclusión es similar si lo que varía son los ingresos o la demanda. En base a lo mencionado en la presente sección se puede apreciar que la exclusión de los activos que finalizaron</p>		<p>El comentario no tiene en cuenta que hubo una remuneración anticipada de los activos (20 años en vez de 50 años) es decir que pudo disponer de esos recursos para nuevas inversiones con su rentabilidad correspondiente al riesgo del negocio donde fueron invertidos.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 633

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>su VUN de la Base Tarifaria no solo afecta los ingresos del agente transportador que no recibe ninguna remuneración por estos activos, sino que lo deja más expuesto a los riesgos y volatilidades del negocio.</p>		
	<p>Tal como se indicó en la sección anterior, la exclusión de los activos que finalizaron su vida útil normativa de la Base Tarifaria para que no tengan impacto tarifario, no fomenta la eficiencia del servicio, sino que por el contrario estimula al agente a reponer el activo para recibir remuneración, aun cuando dicho activo podía seguir operando. Esto constituye una práctica ineficiente que repercute en los cargos tarifarios de los usuarios.</p> <p>Por este motivo es importante que la Comisión, tal como lo realizó oportunamente en la Resolución N°90 del año 2016 y en la Resolución N°126 del año 2010 establezca un incentivo para que los agentes continúen la operación de los activos que finalizaron su VUN. Este incentivo debe consistir en una remuneración que tenga en cuenta los riesgos que le genera al agente transportador la operación de dichos activos.</p> <p>En pos de fomentar la eficiencia en la toma de decisión por parte del agente de mantener operando un activo que finalizó su VUN o reemplazarlo, se propone la siguiente alternativa:</p>	<p>Propuesta: Aplicación de una tasa de remuneración de capital correspondiente al riesgo del negocio Se propone el uso de la metodología propuesta por Coutinho, Oliveira, Carvalho (Coutinho, Oliveira, Carvalho, 2014) que estima una tasa de remuneración de capital para aplicar a los activos que finalizaron su VUN, de manera tal que para el agente se le haga indiferente mantener o reemplazar dicho activo. La metodología propuesta por los autores mencionados estima una tasa de remuneración para aplicar al activo que finalizó su VUN de manera tal que le genere al agente una utilidad neta igual a la que obtendría si reemplazara el activo por uno nuevo. A partir de un desarrollo explicitado en el paper citado, los autores sustentan la propuesta de</p>	<p>Parece que la solución a este tema del VUN es extender la vida útil normativa de 20 a 50 años y se evitarían todas las inquietudes presentadas. La responsabilidad del servicio está en cabeza del transportador . En el caso de cumplirse los primeros 50 años seguramente será más evidente la necesidad de una reposición del activo. y continuar con la prestación del servicio si así se requiere. En este caso no habría una remuneración anticipada de los activos y los transportadores no podrían invertir esos recursos en otros negocios y por supuesto no recibir la rentabilidad asociada.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 634



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
		<p>fijar una tasa de remuneración a los activos que finalizaron su VUN igual a la diferencia entre la tasa de costo de capital propio menos la tasa libre de riesgo afectado por el nivel de apalancamiento o estructura de capital del agente.</p> <p>A continuación se presenta la tasa de remuneración de capital propuesta para los activos que finalizaron su VUN</p>	
	<p>A partir de la información presentada por la Comisión en el documento CREG 121 2020 Metodología para el cálculo de la tasa de descuento aplicable en las actividades reguladas, se estimó la tasa de remuneración que podría aplicarse a los activos que finalizaron su VUN y continúan operando el activo según lo establecido en el ítem 1.2.4.3.</p> <p>Ke - Cop [%] 11.79%</p> <p>Rf - Cop [%] 6.77%</p> <p>E/(E+D) [] 60.90%</p> <p>T (Tax) [%] 32%</p> <p>Tasa de remuneración AFVUN -Col [%] 4.49%</p>		<p>Parece que la solución a este tema del VUN es extender la vida útil normativa de 20 a 50 años y se evitarían todas las inquietudes presentadas. La responsabilidad del servicio está en cabeza del transportador . En el caso de cumplirse los primeros 50 años seguramente será más evidente la necesidad de una reposición del activo. y continuar con la prestación del servicio si así se requiere. En este caso no habría una remuneración anticipada de los activos y los transportadores no podrían invertir esos recursos en otros negocios y por supuesto no recibir la rentabilidad asociada.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 635

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Cambio de normas sobre la vida útil normativa</p>	<p>Es de considerar como una violación a la confianza legítima del inversionista, en cuanto a que se hace un cambio abrupto en la regulación sobre el reconocimiento de estas inversiones. Dado lo anterior, el inversionista que realizó una inversión con una expectativa legítima sufriría cambios abruptos que afectan el retorno a su inversión. Esta confianza legítima del inversionista tiene mayor impacto si se tiene en cuenta que la Resolución 90 de 2016, la CREG planteó reducir la remuneración por estos activos al 30%, mientras que el proyecto de la Resolución propone aplicar una reducción aún mayor. Al respecto es importante tener en cuenta que dentro de las actuaciones administrativas es obligatoria la aplicación del principio de legalidad como elemento fundamental para la materialización de los derechos de los asociados.</p>		<p>La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales. proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información a adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 636

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Cambio de normas sobre la vida útil normativa</p>	<p>Como elemento clave, se evidencia, que debe haber unas reglas de juego determinadas de forma previa a la iniciación del procedimiento, las cuales no pueden ser alteradas por la administración si las mismas menoscaban los derechos esgrimidos por el ciudadano o la entidad que inicia el proceso. Esta garantía les permite a los asociados tener la certeza necesaria de que los fundamentos de derecho del procedimiento no sufrirán alteraciones injustificadas o intempestivas que les causen perjuicios. Principio que el proyecto de resolución desconoce de manera flagrante.</p>		<p>La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales. proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información a adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 637



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Bajo el escenario que en el acto administrativo que deje en firme la Resolución CREG 160 de 2020 se mantenga la propuesta de la CREG de modificar la señal para determinar la inversión a reconocer en activos que hayan cumplido VUN, es necesario que la Comisión aclare cómo continuará con la remuneración total de las inversiones ejecutadas y que no estaban incluidas en el Programa de Nuevas Inversiones del período tarifario t-1 (IFPNIt-1), el Programa de Nuevas Inversiones del período tarifario t -1 (PNIt-1) y el Programa de Nuevas Inversiones del período tarifario t (PNIt) que no se haya terminado de remunerar, para aquellos activos que terminen el período de VUN y sean valorados bajo la nueva metodología tarifaria.</p> <p>Lo anterior, particularmente para los activos que el transportador decida continuar operando, pues al cambiar de una metodología de incentivos a una de costos, estos ya no se reconocerían en el valor de continuar operando (VAOt) excepto que se continúen remunerando dentro de la inversión existente; por lo que sería necesario adicionar en la resolución definitiva esta situación para remunerar todas las inversiones del IFPNIt-1, PNIt-1 y PNIt, y no sólo los valores de las inversiones que efectivamente requiere el transportador para mantener el activo en operación por otros 20 años.</p>		<p>En caso de que el transportador decida reponer el activo, se continuará reconociendo el valor del activo que se encuentra en la base tarifaria, hasta que se ponga en operación el activo. En caso de que el transportador decida mantener en operación el activo, se reconocerá el valor eficiente determinado por la CREG del valor presente de las inversiones para mantener en operación el activo mientras el transportador realiza el 100% de las inversiones necesarias para mantener el activo, las cuales se incorporarán en los cargos de acuerdo al procedimiento establecido en la resolución. Cada período tarifario durante la siguiente vida útil normativa el transportador debe declarar las inversiones adicionales para su remuneración con la metodología vigente.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 639

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Consistencia Inter temporal de la regulación</p>	<p>Los gasoductos constituyen un activo hundido en el sentido en que tienen un uso específico y no se pueden destinar a otras actividades distintas a aquellas para las cuales fueron construidos. Solo es posible atraer inversión en este tipo de infraestructura si los inversionistas confían en que el regulador permitirá recuperar las inversiones. El transporte de gas está caracterizado por costos de capital elevados y costos variables de operación relativamente bajos. Una vez se han realizado las inversiones, siempre existirá la tentación por parte del regulador de reducir las tarifas y llevarlas hacia el costo marginal de la prestación del servicio. Si el regulador sigue esta estrategia oportunista, la firma regulada sigue operando puesto que ya incurrió en esas inversiones. En palabras de Joskow5: (...)</p>		<p>La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales. proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información a adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 640

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Consistencia Inter temporal de la regulación</p>	<p>(...) La teoría económica muestra que este juego es inconsistente en el tiempo. Si el inversionista anticipa que el regulador va a encontrar como estrategia óptima llevar la tarifa al costo marginal una vez los activos están enterrados, sencillamente decidirá no invertir. Por esta razón, el regulador debe construir una base de credibilidad sólida que dé la confianza necesaria en que mantendrá las reglas iniciales en todo el horizonte de prestación de servicio. Si el inversionista confía en que las reglas serán estables, comprometerá sus recursos en la expansión y operación de los servicios regulados. El siguiente diagrama representa un juego en dos etapas entre el inversionista y el regulador. En <math>t_0</math>, el inversionista enfrenta dos opciones: invierte o no invierte. En <math>t_1</math> el regulador puede seguir dos alternativas para la fijación de tarifas: precio a costo medio (incluye el costo de capital) o precio a costo marginal. En paréntesis se reportan las ganancias de cada jugador en cada rama del juego. El primer elemento de la dupla constituye la ganancia de la empresa; el segundo la del regulador. <math>K</math> es el capital invertido, <math>r</math> la tasa de retorno autorizada por el regulador, <math>CS_1</math> y <math>CS_2</math> representan el excedente del consumidor asociado con cada una de las posibles políticas tarifarias. <math>CS_1 &lt; CS_2</math>. (...)</p>		<p>La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales. proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató un experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 641

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Consistencia Inter temporal de la regulación</p>	<p>(...) En equilibrio en este juego no hay inversión. Puesto que la reacción óptima del regulador en t1, si se invirtió en t0, es fijar el precio en costo marginal (porque CS2 es mayor a CS1), la empresa anticipa este movimiento del regulador y no invierte en t0 (porque 0 es mayor que -k). De esta forma, se requiere de un compromiso creíble por parte del regulador en el sentido en que, si la empresa invierte en t0, el regulador fijará tarifas que permitan recuperar el costo de las inversiones hundidas. Como se expuso anteriormente, el regulador colombiano propone cambiar las reglas de remuneración de la base de activos en el sector de transporte de gas. Desde un punto de vista contable, el regulador puede argüir que la empresa amortizó sus activos durante la vida nominal y que llevar la tarifa del servicio al costo marginal es eficiente en términos económicos. No obstante, con esta modificación se están cambiando las reglas con que el inversionista estructuró su plan de negocios y, con ello, sacrificando la credibilidad regulatoria y la confianza de los inversionistas para acometer nuevas inversiones en la expansión de las redes. Las inversiones se llevaron a cabo bajo otras reglas de reconocimiento de activos y estas se deben respetar si no se quiere erosionar la credibilidad del regulador. Por otra parte, con la propuesta, se estarían dejando de remunerar todas aquellas</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 642



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>inversiones que realizó el transportador destinadas a extender la vida útil del activo y que no reconoce la regulación vigente (mantenimientos correctivos, reparaciones estructurales o reemplazos parciales y variantes), enfatizando aún más el carácter oportunista de esta modificación regulatoria.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 643

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Consistencia en la valoración de las empresas</p>	<p>La valoración de activos tomando como base su valor en libros una vez aplicada la depreciación basada en la vida útil contable, funciona perfectamente cuando se trata de concesiones del servicio entregadas para un horizonte de tiempo definido, donde media un contrato entre el concesionario y el concedente<sup>7</sup>. Al final del contrato, se transfieren los activos al concedente o los paga el nuevo concesionario a un valor que determine la nueva subasta “por el mercado”.</p> <p>Este no es el caso de la red de gasoductos en Colombia. El servicio de gasoductos lo prestan empresas con concurrencia de capitales privados y públicos, que pueden operar hacia el futuro sin ningún acotamiento en el tiempo y que, eventualmente, pueden ser tranzadas en el mercado. Un método de regulación de precios que fundamente el valor de los activos en función de su valor depreciado en libros destruye el valor de la empresa una vez los activos han cumplido su vida útil normativa. Este menor valor de la empresa lo deberán soportar los inversionistas con su patrimonio, agravando el problema de consistencia regulatoria, o en su defecto, los contribuyentes. Los contribuyentes soportan el costo si la empresa es pública o si el Estado implementa algún mecanismo para cubrir las pérdidas con los activos hundidos (“Stranded Assets”). Se debe tener en cuenta,</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 644

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>además, la desincronización temporal entre los esquemas de financiación y repago de las inversiones, que se dan en el corto y mediano plazo, y el horizonte del servicio de los activos, que perdura en el muy largo plazo.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 645



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 647

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Consistencia en la valoración de las empresas</p>	<p>El Valor Regulado del Capital (RCV) es el número dado por los reguladores para representar estos activos. Puesto que el RAB se ideó después de realizadas las transacciones de privatización, siempre ha existido una ambigüedad acerca de cómo se debe calcular el RCV. Las tarifas de las empresas públicas no cubrían el costo medio del servicio y, en consecuencia, el valor de los activos estaba por debajo de su costo de oportunidad. Hay un problema de circularidad. El valor que da el mercado a los activos depende del flujo neto de costos operativos descontado que genera el servicio que, a su vez, depende del precio del servicio. El precio del servicio depende de la valoración de los activos y el valor de los activos en el mercado es función del precio. Helm, destaca tres problemas centrales en la valoración de los activos bajo un régimen regulado: el problema de inconsistencia inter temporal, la metodología para valorar los activos y el tratamiento en la base de activos del CAPEX en períodos que ya concluyeron. (...)</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 648

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 649

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Consistencia en la valoración de las empresas</p>	<p>El objetivo de esta valoración es asegurar que las funciones puedan ser financiadas en el muy largo plazo y que el valor de la empresa refleje el valor de mercado de sus servicios. Estos objetivos no los cumplen los métodos de valoración basados en la depreciación contable, como el que está proponiendo la resolución CREG 160 de 2020.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 650



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 651

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Ineficiencias asignativas por distorsión en la señal de precios</p>	<p>Los precios de los servicios regulados no sólo cumplen un papel en términos de remunerar los costos operativos y de capital de la firma responsable de estas funciones. Los precios también cumplen una señal económica en el sentido en que indican cuál es el verdadero costo de oportunidad para la economía de utilizar los servicios. Los patrones de consumo e inversión responderán a las señales de precio. Si la tarifa está por debajo del costo de oportunidad del servicio, se genera un exceso de demanda y una utilización ineficiente de los activos y recursos involucrados en la expansión del servicio. Si la señal tarifaria está por encima del costo de oportunidad, la demanda por el servicio se deprime y, se pueden crear ineficiencias por la subutilización de la capacidad instalada. Las ineficiencias que introduce una señal errada de precios regulados tienen consecuencias particularmente graves en servicios de redes con amplia cobertura geográfica. En efecto, en este tipo de redes, las tarifas de transporte cumplen un papel central en las decisiones de localización de centros de producción y consumo del recurso. Las distorsiones tarifarias sobre una red de transporte generan ineficiencias en la localización espacial de distintas actividades económicas. Citando a Helm9: (...)</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 652

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 653

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Ineficiencias asignativas por distorsión en la señal de precios</p>	<p>Cuando la regulación exige que los activos ya depreciados se excluyan de la base de remuneración, las tarifas se sitúan en un nivel excesivamente bajo que atrae un exceso de demanda en las localidades conectadas por estos activos que cumplieron su vida útil normativa. La dinámica no es sostenible. Algunas industrias o plantas térmicas pueden tomar sus decisiones de inversión, consultando el costo relativamente bajo de la energía en esa localidad en particular, estimulando la demanda por el activo. Cuando la demanda se satura, no es posible, con estas tarifas, atraer inversión para la expansión, con lo cual, el servicio se debe racionar, creando problemas de eficiencia asignativa severos. Por otra parte, si se restablece la tarifa a un nivel que cubra el costo medio del servicio, incluido el del capital, los grandes consumidores, que basaron su plan de negocios en el costo relativamente bajo del combustible, pueden ver comprometidos sus retornos e incluso salir del mercado.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 654

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 655

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Ineficiencias asignativas por distorsión en la señal de precios</p>	<p>La distorsión en las tarifas de transporte también puede incidir en la competitividad de las distintas fuentes de suministro de gas. En efecto, el gas que se transporta por tubos completamente depreciados será altamente demandado y, eventualmente, permitirá que los productores eleven su precio, capturando la diferencia entre el costo de oportunidad real del gasoducto y la tarifa establecida bajo la propuesta regulatoria.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 656

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 657







TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Estabilidad de precios	<p>Por otra parte, este tipo de regulación de precios inestable en el tiempo podría generar problemas políticos al regulador. Cuando los activos cumplen su vida útil, las tarifas bajan y los usuarios van a recibir como una buena noticia el cambio en precios. No obstante, cuando el activo es renovado, los usuarios presionarían políticamente para que los precios se mantengan en niveles bajos. Es factible mantener los precios bajos, pero se requerirán recursos fiscales del presupuesto para financiar la renovación de los activos (o expansiones de capacidad). Nuevamente, se trata de un juego entre quien financia los servicios, si el usuario o el contribuyente. En el caso particular de Colombia, la ley de servicios públicos acota el nivel de subsidio que se puede involucrar en la estructura tarifaria. Joskow<sup>11</sup> presenta la siguiente reflexión sobre el tema: Los reguladores deben determinar cómo pagarán los consumidores el costo de las instalaciones a lo largo de su vida económica. Un stock (el valor de la inversión de capital) se debe transformar en un flujo de caja o cargos de alquiler anuales a lo largo de la vida de los activos en los que la empresa regulada ha invertido ...</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 660

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 661

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
Estabilidad de precios	<p>En este texto se habla de la vida económica de los activos, por un lado, y en el concepto de renta de estos activos como una renta que genera un flujo de caja y tarifas estables en el muy largo plazo. Joskow muestra como la tarifa puede ser estable cuando se toma la depreciación contable en empresas con una gran variedad de activos construidos en diferentes vigencias, pero se complica para empresas, como el transporte de gas, en las cuales el servicio depende de un número relativamente pequeño de activos. “Dado que una empresa regulada suele estar compuesta por muchos activos que reflejan inversiones en instalaciones de capital realizadas en muchos momentos diferentes en el pasado, esta relación se mantiene tanto en el margen como en el agregado de todos los activos. Sin embargo, este no es el caso para una empresa de un solo activo, por ejemplo, una empresa de gasoductos, con un único activo productivo que funciona durante n años y luego deja de funcionar (carruaje de un solo caballo)”</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 662

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 663



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>costos utilizados durante la evaluación es un aspecto fundamental en el control de precios durante el periodo regulatorio. De hecho, los mismos “drivers” pueden utilizarse para comprobar los avances realizados por cada empresa en comparación con la evaluación inicial y con la referencia definida. En la RIIO-T1, por ejemplo, los principales factores de costo identificados por la OFGEM son la longitud de la red, la demanda máxima, la energía suministrada y la edad de la red...”</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 665

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Dependencia entre activos y costo de operación y mantenimiento</p>	<p>Este concepto se reafirma en el tratamiento de los riesgos de OPEX que han soportado la regulación de TOTEX en el Reino Unido<sup>13</sup>. “En segundo lugar, un ejemplo relevante del sector de las redes reguladas: la reposición versus mantenimiento. A medida que la red envejece, la fiabilidad disminuye y la probabilidad de fallas aumenta. La empresa tiene dos opciones. En primer lugar, puede sustituir el activo, lo que requiere CAPEX. En segundo lugar, puede mantener el activo y repararlo si se daña. Esto requiere OPEX. Como la ocurrencia de una avería es incierta, se trata de un riesgo OPEX...” En la propuesta de regulación 160 de 2020 no se establece una relación entre la edad del activo y sus costos de operación y mantenimiento. Por lo anterior, la entrada en vigor de esta norma podría generar problemas serios de subremuneración del servicio para aquellos transportadores con una participación importante de activos depreciados.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 666



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 667

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Ineficiencias en el uso del capital en respuesta a la señal regulatoria</p>	<p>La regulación propuesta distorsiona las decisiones de permanencia de los activos en la red. Estas distorsiones pueden conducir a resultados opuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El operador ya no encuentra incentivos en seguir usando el activo, porque su remuneración es cero y la regulación solo cubre sus costos variables. En estas condiciones, decide sacarlo de operación cuando aún le resta una vida remanente extensa. Con esta estrategia del regulado, se genera una ineficiencia por la destrucción de un activo que aún tenía un valor económico importante.</li> <li>• El operador decide renovar anticipadamente el activo, con el fin de volver a contar con una tarifa plena que le permita cubrir el costo del servicio. En este caso, la ineficiencia se da al reponer un activo que aún contaba con vida remanente. Los recursos invertidos en reponer el gasoducto se podrían destinar a otras actividades económicas de mayor valor agregado.</li> <li>• El operador pierde los incentivos a mantener y extender la vida útil del activo, puesto que sabe que al año 20 la mejor opción será reemplazarlo y antes de este período la extensión de la vida útil no es recuperable.</li> </ul>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 668

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 669

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Incompatibilidad regulatoria en un mercado contestable de largo plazo</p>	<p>La regulación propuesta, finalmente, no es compatible con una visión del regulador de mercados contestables y entrada de competidores al mercado. En efecto, si el servicio se está prestando con una base de activos depreciados, la tarifa bajo esta propuesta regulatoria no contiene un componente para financiar el capital y, por lo tanto, es inferior a la tarifa que podría ofrecer cualquier potencial entrante. En otras palabras, esta resolución constituye un mecanismo de disuasión a la entrada de posibles competidores. Por ejemplo, si la demanda por el gasoducto en un tramo en particular excede la capacidad del ducto ya depreciado, bajo un sistema estable de tarifas, un transportador entrante podría construir un ducto paralelo que compita con el establecido. Con la propuesta regulatoria, la tarifa fijada para el incumbente es mucho menor que la tarifa que cerraría el plan de negocios para el potencial entrante. Estas consideraciones, no se limitan a la competencia gas – gas. La distorsión en la tarifa que causa este sistema de valoración de activos propuestos por la CREG también puede distorsionar el plano de competencia del gas natural con otros combustibles o con el gas natural comprimido/licuado. Una regulación que consulte el verdadero costo de oportunidad para el mercado de los activos de los transportadores permitiría estimular la competencia en</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató un experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 670

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>algunos tramos o rutas donde la demanda exceda la capacidad de los ductos. Por ejemplo, cuando se abrió el mercado de las telecomunicaciones, las tarifas en los segmentos aún regulados de las redes se basaron en modelos de costos “forward looking” que toman como referente el costo incremental de largo plazo para prestar una unidad de servicio. Obviamente, para atender una unidad incremental se requiere una adición de capital y, por lo tanto, estos modelos remunerar la base de activos, independiente de si están depreciados o no. Este ejemplo se referencia para mostrar que el método de valoración tarifaria efectivamente incide en la posibilidad de introducir competencia y en la eficiencia del mercado.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 671

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Otros elementos específicos relacionados con la propuesta de la CREG</p>	<p>El Documento CREG 126 de 2020 justifica el cambio metodológico en dos aspectos principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que el inversionista ya recuperó su inversión. Esto asume que el contrato regulatorio es asimilable a un contrato de concesión con reversión de activos y desconoce el costo de oportunidad del activo en el mercado.</li> <li>- Que la metodología adoptada mediante la Resolución 126 de 2010, que remunera el activo al final de la vida útil al 60% del valor de reposición, arroja valores superiores a los históricamente reconocidos en las tarifas. Por lo tanto, concluye que no hay justificación económica para que efectivamente el 60% de un valor a nuevo sea una señal eficiente.</li> </ul> <p>El primer punto, como se ha considerado a lo largo de este documento, constituye un error regulatorio. Incluso en concesiones con reversión de activos, los mismos se transfieren a un nuevo prestador, o al estado, y se valoran al costo de oportunidad del mercado. Lo que justificaría no remunerarlos al costo de oportunidad es que estuviesen completamente obsoletos, técnica o económicamente, o que su nivel de deterioro fuera tal, que lo eficiente es construir uno nuevo. No existe coherencia en la metodología propuesta como se ha mencionado a lo largo de este documento.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 672

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 673

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Otros elementos específicos relacionados con la propuesta de la CREG</p>	<p>El segundo punto amerita varias precisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La justificación expuesta por la CREG desconoce, completamente, los criterios con los cuales se incorporaron en el RAB o base regulatoria de activos, los gasoductos en su momento. Desconoce que el método para valorar el activo reconocido fue heterogéneo y que la inversión incorporada en la base de activos fue arbitraria y, en función de la disponibilidad de información.</li> <li>- Desconoce que la vida útil de los activos decidida por la CREG en metodologías anteriores también es arbitraria y no considera la antigüedad real de los mismos.</li> <li>- Desconoce que, a lo largo de los 20 años de vida útil regulatoria, el valor reconocido cubría todos aquellos costos asociados a mantenimientos correctivos, reparaciones y reemplazos parciales. Es decir, todas aquellas inversiones que se realizaron para extender o mantener la vida útil del activo más allá de su vida útil normativa regulatoria. Esto implica que el valor reconocido en el RAB no necesariamente reflejaba el valor de mercado o costo de oportunidad del activo en su momento, sino la expectativa de una valoración a costo de oportunidad futuro. Estos tres temas se desarrollan a continuación.</li> </ul>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 674



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 675



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>de inversión por parte de los agentes. Para el caso de otros activos de Ecopetrol, como los oleoductos o los poliductos convertidos, se tomó el costo reportado por Ecopetrol ajustado en libros y acotado por criterios de eficiencia de la CREG.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 677



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>realidad regulatoria. Las razones expuestas por la CREG, por lo tanto, carecen de sustento.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 679

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Heterogeneidad del inicio de la vida útil del activo</p>	<p>Al igual que lo que sucede con la valoración regulatoria del activo, el inicio de la vida útil determinado por la CREG tampoco coincide con el inicio de entrada en operación de los activos. La CREG asume que la totalidad de los activos que cumplen su vida útil tienen 20 años lo cual es totalmente errado. No solo en el caso de oleoductos o poliductos convertidos, sino para los ductos más antiguos de la red. Para determinar el inicio de la vida útil de los activos se asumieron fechas arbitrarias, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para activos que tuvieron en su momento tarifas aprobadas bajo código de petróleos, es decir, los más antiguos, se toma para el inicio de la vida útil normativa la última fecha de aprobación tarifaria bajo esa norma. Por lo tanto, el activo entra como nuevo, a valor en libros, con independencia de si tiene un año, 5 años o muchos más como es el caso de oleoductos y poliductos convertidos y otros activos que operaban antes de la Ley 142 de 1994.</li> <li>- Para los que obtuvieron los primeros cargos bajo la Ley 142, la vida útil normativa inicia en la fecha entrada en operación.</li> <li>- Para los que se ejecutaron bajo la Resolución 126 de 2010, la fecha de entrada en operación es la fecha de aprobación de cargos. Es decir, empiezan su vida útil hasta 5 años previos a su entrada en operación.</li> </ul>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 680

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 681

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Heterogeneidad del inicio de la vida útil del activo</p>	<p>Esta heterogeneidad, sumada a la adoptada para valorar el activo, resulta en señales contrarias a la eficiencia económica como se verá en los puntos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La señal de largo plazo que dio la CREG desde el año 1997 es que el activo se valoraría a su costo de oportunidad al final de su vida útil normativa.</li> <li>- Bajo esta señal, el transportador realiza inversiones durante la vida útil normativa para mantener y extenderla más allá de los 20 o 30 años establecidos por el regulador.</li> <li>- Estas inversiones adicionales no se remuneran de forma explícita en la tarifa. El regulador considera que, o bien ya están cubiertas en la tarifa cuando el activo se remunera a valor a nuevo o se remunerarán a futuro a precios de mercado.</li> <li>- Para activos muy antiguos, las inversiones para extender la vida útil pueden ser significativas.</li> <li>- En consecuencia, algunos activos obtendrán mayor retorno que otros en función de la antigüedad real del mismo y de las inversiones que el agente realice para extender su capacidad de operar en el tiempo.</li> </ul>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 682



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 683

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Heterogeneidad del inicio de la vida útil del activo</p>	<p>El cambio de metodología de la CREG implica un desconocimiento de la heterogeneidad de criterios que adoptó el regulador. En algunos casos, puede implicar que el agente no remunere la inversión que realizó en períodos anteriores para mantener el activo en operación, bajo criterios de eficiencia, más allá de los 20 o 30 años definidos por la CREG. Este desconocimiento, en la base del análisis de justificación de la CREG, erosiona la credibilidad regulatoria e incentiva la ineficiencia económica. El agente tendrá el incentivo a reemplazar el activo aun permitiendo su deterioro puesto que puede ser más rentable reemplazarlo que mantenerlo en la base regulatoria de activos.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 684

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 685

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
<p>Inversiones realizadas durante la vida útil del activo</p>	<p>Además de lo expuesto anteriormente, el cambio de señal regulatoria de la CREG impide que los transportadores recuperen las inversiones realizadas durante el último período tarifario para extender la vida útil de los activos. Es explícita incluso en desconocer algunas inversiones al asignarles un inicio de vida útil ficticio y arbitrario. Es el caso particular de las variantes. El artículo 3 de la Resolución 160 de 2020 establece que estos activos (PNlvt)<sup>14</sup> tendrán una vida útil igual a la del activo principal. No es clara la razón por la cual la CREG desconoce completamente la recuperación y remuneración de esta inversión.</p> <p>Bajo la metodología anterior, la promesa regulatoria es que estas inversiones realizadas serían remuneradas al final de la vida útil del activo principal al ser consideradas dentro del costo de oportunidad del activo e incorporadas en la base tarifaria de períodos siguientes. La inconsistencia del cambio regulatorio es evidente por no considerar las implicaciones de decisiones regulatorias pasadas.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 686

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
			<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 687

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>De acuerdo con lo anterior, genera preocupación en el sector de gas los aspectos contenidos en el Proyecto de Resolución CREG 160 de 2020 (...), con relación a la remuneración de los activos que ya cumplieron su vida útil normativa, en la medida en que la señal regulatoria que se plantea para este asunto no reconoce el costo de oportunidad de los activos que continúan en servicio. Una señal como esta, podría afectar a la demanda, ya que incentiva a los prestadores del servicio a construir nuevos activos sin que necesariamente exista un requerimiento técnico real para hacerlo. En tal sentido, existe un riesgo de que este tipo de señales afecte las decisiones que puedan tomar los inversionistas.</p> <p>Los transportadores han compartido con la Comisión el documento “Análisis del impacto de la Resolución CREG 160 de 2020 en la remuneración actual de los transportadores y en la eficiencia del sistema” realizado por Económica Consultores, al cuál haremos referencia en algunos comentarios de los siguientes apartes. De esta manera, a continuación nos permitimos exponer las principales observaciones, destacando en particular, la inconveniencia, los impactos y las conclusiones en relación con la propuesta regulatoria. Lo anterior, en complemento con los comentarios que desde la Asociación remitimos en</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 688

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	relación con la Resolución CREG 160 de 2020.		parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 689

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Con relación a la inversión a reconocer en activos que cumplan su vida útil normativa VUN, el proyecto de resolución plantea que se retirará de la base de activos el valor correspondiente al activo que ha cumplido su VUN, y en la base tarifaria se reconocerá el valor eficiente determinado por la Comisión del valor presente de las inversiones para mantener en operación el activo y que en las resoluciones de cargos particulares se reconocerán las inversiones declaradas para los siguientes cinco años. El anterior planteamiento, como ya lo hemos manifestado, no genera las señales suficientes para que el transportador continúe la operación de la infraestructura existente. Si bien permitiría reconocer las inversiones necesarias para mantener los activos por un tiempo adicional, no estaría reconociendo el servicio que presta dicha infraestructura, así como tampoco las inversiones que en el tiempo han realizado estas empresas para extender la vida útil de sus activos y mantenerlos en adecuadas condiciones para prestar dicho servicio de forma permanente y continua. Estimar que las empresas realizan sus inversiones, reposiciones y renovaciones para que sólo perduren y estén disponibles hasta el momento en el que cumplen con la vida útil normativa, desconoce la realidad y la calidad que deben ofrecer estos activos en el tiempo de forma indefinida y en</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 690



TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>procura de garantizar el servicio. Esta propuesta desconoce que la infraestructura sigue prestando el servicio como lo hace un activo nuevo y que por ende debe ser reconocida al transportador, con el fin de que el mismo tenga un incentivo para mantenerla en operación y seguir llevando el servicio a las diferentes regiones del país. Cabe mencionar que la mayoría de los gasoductos están o estarán en su segundo periodo de VUN, por lo tanto, las labores que implican gastos de integridad deben hacerse de manera más frecuente para lograr mantener operativo el sistema en las mejores condiciones.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>
	<p>En aras de asegurar que se comprometan los recursos para la expansión y operación de los servicios regulados, es primordial que se genere una confianza razonable en cuanto a mantener las reglas iniciales bajo las cuales los agentes realizaron sus inversiones. Cuando ya se han ejecutado las inversiones, y posteriormente estas se llevan hacia el costo marginal de la prestación del servicio, como consecuencia no se producen suficientes ingresos para cubrir los costos totales, generando un riesgo así en la viabilidad de la empresa o en el punto de equilibrio financiero, siendo, además, un cambio en las reglas de juego en relación con aquellas bajo las cuales las empresas tomaron sus</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 691

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>decisiones de inversión para aquellos activos. Esto podría llevar a la pérdida de la confianza legítima por parte de los inversionistas existentes y futuros. Es relevante considerar que las inversiones se efectuaron en el marco de otras reglas de reconocimiento de activos y es necesario que estas se tengan en cuenta para que los agentes acometan nuevas inversiones en las redes. De esta manera, vemos pertinente que el esquema que defina el regulador se estructure bajo tarifas que permitan recuperar el costo de las inversiones, así como su costo de oportunidad y de prestación del servicio, y que éstas no queden hundidas. Otro aspecto que genera riesgos es la distorsión en la señal, la cual ocurre cuando se exige que los activos ya depreciados se excluyan de la base de remuneración. En este punto, las tarifas podrían llegar a niveles muy bajos. Una distorsión en las tarifas de transporte puede tener efectos en la competitividad de las fuentes de suministro. Por otro lado, la propuesta podría reducir la entrada de nuevos competidores, ya que la tarifa no cuenta con un componente para financiar el capital y, esto la hace inferior a la tarifa que podría ofrecer cualquier potencial entrante. Por consiguiente, es pertinente una regulación que considere el verdadero costo de oportunidad para el mercado de los activos de los transportadores y lo equilibre con el costo del entrante.</p>		<p>reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató un experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 692

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Como lo expresan los consultores, es importante que la señal regulatoria sea de largo plazo, considerando en especial las inversiones que ejecuta el agente para extender la vida útil del activo, dado que estas inversiones se realizan de forma periódica durante toda la vida del mismo y mientras se mantenga en operación al ser necesario para la prestación del servicio. Lo anterior, en aras de mantener e incluso mejorar la calidad del servicio. La Comisión a lo largo de los periodos tarifarios ha dado una señal de largo plazo en la que el activo se valora de acuerdo a su vida útil remanente, reconociendo un costo de oportunidad al final de su vida útil normativa y con base a esto el transportador ha realizado inversiones durante la vida útil normativa para mantenerla y extenderla más allá de los veinte (20) o treinta (30) años, inversiones que no son remuneradas explícitamente en la tarifa. Por lo tanto, se realizan bajo el criterio de que su remuneración siempre estará dada en función de su costo de oportunidad y del servicio que ellas permiten proveer. Al cambiar las señales regulatorias, podría pasar que no se llegue a remunerar la inversión realizada por el agente para extender la vida útil normativa del activo bajo criterios de eficiencia, de forma tal que será más conveniente para el agente reemplazar el activo permitiendo incluso su deterioro, dado que podría ser más</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató en experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 693

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>rentable reemplazarlo que mantenerlo en la base regulatoria de activos sin el reconocimiento de su remuneración.</p>		<p>parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>
	<p>En tal sentido, teniendo en cuenta las observaciones abordadas a lo largo de esta comunicación, vemos pertinente que se defina una señal económica adecuada al capital invertido en un marco de consistencia entre periodos regulatorios que asegure la remuneración del costo de oportunidad de los activos y su traslado a la tarifa del usuario, y en caso de que no se considere esta propuesta, se mantengan las señales regulatorias vigentes que en el caso de transporte de gas se basan en la Resolución CREG 126 de 2010 y sus modificaciones, las cuales han fomentado en cierto modo que los transportadores realicen inversiones y han generado expectativas legítimas en relación a la remuneración al concluir la VUN de los activos. En particular, la primera propuesta - de acuerdo con el análisis planteado por los consultores - busca que se remuneren los activos necesarios para prestar el servicio de acuerdo con su valor económico y por ende que haya una señal tarifaria acorde a este, de tal manera que se eviten ineficiencias en la asignación de recursos. Asimismo, pretende asegurar una estabilidad de</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató un experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 694

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>precios en el mediano y largo plazo y nivelar el plano de la competencia entre los transportadores establecidos y eventuales entrantes, así como el plano de competencia entre productores de gas natural al evitar conexiones con tarifas artificialmente bajas y de esta forma evitar la captura de rentas en el mercado de suministro.</p>		<p>siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>
	<p>En general, es importante que se proporcionen señales regulatorias estables que le permitan al inversionista tomar decisiones bajo condiciones de seguridad razonable, en la medida en que cambios futuros a los esquemas de remuneración de los activos no afecten la prestación del servicio. Los activos que ya han cumplido su vida útil normativa aún son necesarios y por ende requieren que se remunere el servicio que se presta con ellos, bajo altos estándares de calidad. Adicionalmente, si bien los transportadores realizaron entrega a la Comisión del estudio mencionado, solicitamos amablemente y si lo consideran pertinente un espacio en el que los mismos consultores puedan presentar los principales aspectos y conclusiones resultantes del análisis realizado a la Resolución CREG 160 de 2020.</p>		<p>Como ya se mencionó, la regulación debe permitir cambios teniendo en cuenta que el inversionista ha recuperado su inversión de forma acelerada. Es por esto que, el regulador propone un cambio para que no se siga transfiriendo un costo adicional (costo de un activo remunerado en su totalidad) al usuario final. La regulación anterior lo que planteo es que el transportador que tuviera un activo VUN recibiría un porcentaje del valor de reposición a nuevo (60%) con la hipótesis de que esa remuneración le cubriría las inversiones que permitieran mantener en operación los siguientes 20 años de vida útil normativa. Desde la resolución CREG 090 de 2016 se encontró que era un exceso de remuneración y se desarrolló un modelo que trató de encontrar el porcentaje que reflejara mejor esas necesidades de inversiones adicionales, proponiendo pasar de 60% a 30% calculado con alguna escasa información que se solicitó a los</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 695

TEXTO COMENTADO	COMENTARIO ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	PROPUESTA AJUSTE	RESPUESTA / ANÁLISIS
	<p>Finalmente, esperamos que estas observaciones contribuyan a la construcción de unas señales regulatorias eficientes a través de unas adecuadas reglas de remuneración para la actividad de transporte gas natural y nos ponemos a su disposición para continuar aportando en este asunto.</p>		<p>transportadores. Posteriormente se solicitó información adicional a los transportadores para tener un mejor estimado lo cual no fue atendido por los transportadores. Se contrató un experto en el tema quien conceptuó que no era posible determinar las inversiones requeridas para los siguientes 20 años. Por esta razón, manteniendo el criterio regulatorio se encontró más justo que se reconocieran las inversiones que realmente fuera ejecutando el transportador y no un porcentaje que pudiera ser menor o superior al real. Teniendo en cuenta estos comentarios parece conveniente evaluar si la remuneración de los activos se debe hacer considerando una vida útil similar a la de su vida física, es decir, pasar de 20 años a 50 años. Esto haría que el transportador no pudiera tener recursos anticipados para otras inversiones y tampoco su rentabilidad.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 696

### Anexo 2. Análisis comentarios Circular CREG 057 de 2021

TEMA	COMENTARIO CON ARGUMENTO TÉCNICO/JURÍDICO	RESPUESTA - ANÁLISIS CREG
Impactos	¿Con el cambio de metodología al evaluar el histórico de las tarifas y en atención a los sobrecostos que se trasladaron a los usuarios finales antes de la vigencia de esta nueva disposición, el transportador reintegrará esas ineficiencias que se generaron al usuario por el riesgo asociado a la tasa de cambio?	Las disposiciones que son objeto de la resolución que acompaña el presente documento rigen a partir de su vigencia y no de manera retroactiva.
Impactos	Comprendemos la necesidad de que en el corto plazo la remuneración de las inversiones en transporte de gas natural, se transfieran al usuario en moneda local (pesos colombianos) y no en dólares. No obstante, la nueva metodología debe considerar el impacto de los costos asociados a la gestión del riesgo cambiario que debe hacer el transportador, así como una actualización integral y simultánea de todas las variables que hacen parte de la metodología. Lo anterior, teniendo en cuenta que de no contemplarse en la metodología tarifaria un adecuado reconocimiento de los valores eficientes y de mercado para la ejecución de las inversiones, especialmente para los activos que cumplen su vida útil normativa, supondría una grave y manifiesta vulneración de los artículos 365 y 367 de la Constitución Política, según los cuales es deber del Estado asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos y que el régimen tarifario de estos tenga en cuenta además de los criterios de costos, los de solidaridad y redistribución de ingresos.	La señal de remunerar en pesos el valor de los activos en transporte de gas natural se consultó con la Resolución CREG 160 de 2020 y en el Documento CREG 126 de 2020. Producto de los comentarios que se recibieron, en especial sobre la necesidad de brindar un margen de tiempo a aquellos transportadores que tienen deuda en dólares, la Comisión ajustó la señal e incluyó un periodo de seis (6) meses, a partir de la vigencia de la resolución de remuneración del transporte de gas natural, para que los agentes puedan adelantar el correspondiente proceso. En los anteriores términos, cabe resaltar que desde que se anunció la medida con la Resolución CREG 160 de 2020 ya pasó un año, y la Comisión, a partir de la firmeza de la Resolución CREG 175 de 2021 está dando un plazo de 6 meses.
Impactos	Por otro lado, como lo hemos mencionado en otras comunicaciones sobre la metodología de remuneración, la modificación inicial que se plantea en la primera etapa conlleva a la reestructuración de los costos, gastos y las estrategias financieras y de endeudamiento de los transportadores, lo cual requiere de tiempo de implementación y un análisis de impacto más detallado para las prestadoras y los usuarios, que no está contenido en el documento que se comenta y que podrían afectar la motivación del acto administrativo definitivo. Este último aspecto es muy importante, teniendo en cuenta, además, que la Superintendencia de Industria y Comercio –SIC- recomendó entre otros aspectos:	En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores. En tal sentido, se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC basados en la mejor información disponible. Adicionalmente, la resolución contempla un periodo de transición de seis (6) meses a partir de su entrada en vigencia para la actualización de los cargos por parte

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 697

	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Justificar cuantitativamente los beneficios para el mercado derivados de dividir la aplicación de la metodología en dos etapas.</li> <li>· Justificar cuantitativamente que la medida de división de la aplicación de la metodología en dos etapas no comprometa la suficiencia financiera de los transportadores al aplicar la conversión a pesos colombianos y la nueva tasa de descuento de manera previa a la actualización de los cargos.</li> </ul>	<p>del transportador, por lo que esta regla empezará a aplicar desde el séptimos mes, con lo cual se considera un tiempo prudente para que los transportadores reestructuren su deuda y den cumplimiento a la regulación.</p>
Impactos	<p>Si bien entendemos que el concepto de la SIC no es vinculante, sus recomendaciones si propenden en este caso porque el acto administrativo que la Comisión adopte, esté dotado de todas las garantías legales del caso, premisa a partir de la cual consideramos fundamental que la Comisión publique junto con la disposición regulatoria dichos análisis cuantitativos, que entendemos que ha efectuado la CREG. Lo anterior, dado que se trata de un asunto de alto impacto para el sector y es necesario que estos hagan parte del AIN que se viene realizando. Estos documentos permitirán realizar conclusiones de forma objetiva.</p>	<p>En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores. En tal sentido, se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC basados en la mejor información disponible. Adicionalmente, la resolución contempla un periodo de transición de seis (6) meses a partir de su entrada en vigencia para la actualización de los cargos por parte del transportador, por lo que esta regla empezará a aplicar desde el séptimos mes, con lo cual se considera un tiempo prudente para que los transportadores reestructuren su deuda y den cumplimiento a la regulación.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 698







Impactos	<p>Por otra parte, en el análisis jurídico se menciona “mantener la aplicación de los cargos de la anterior metodología durante el período de revisión y cálculo de los nuevos cargos, reflejarían en dicho período un sobre costo en la remuneración de las inversiones, al reconocer una rentabilidad superior a la de mercado”. De acuerdo a lo anterior, respetuosamente solicitamos que estas afirmaciones estén soportadas con análisis cuantitativos, en línea con las recomendaciones de la SIC anteriormente descritas.</p>	<p>En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores. Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 701

Impactos	<p>No obstante, lo anterior, como empresas reguladas del sector y desde un punto de vista técnico-regulatorio, consideramos que el deber ser de la regulación en términos generales, y especialmente en una metodología tarifaria como la que está discusión, es contemplar un análisis integral de todas las variables necesarias para determinar unos cargos eficientes.</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p> <p>Es importante señalar que la metodología propuesta efectivamente incluye el análisis de todas variables que permiten el cálculo de los cargos en la búsqueda de unos cargos eficientes que le permitan contar la suficiencia financiera a los agentes. Es así que se incluyen las disposiciones para que se pueda adelantar todo el proceso de actualización de cargos evitando que se sobreestime el riesgo del negocio y por tanto se tenga una Tasa de descuento mayor a la del mercado de transporte, y por tanto usuarios tengan que pagar valores mayores a los de mercado por el servicio de transporte y desde luego se incluyen las disposiciones para que los transportadores presenten los pliegos tarifarios para incluir las inversiones gastos de AOM y demanda de gas eficientes.</p>
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 702

<p>Impactos</p>	<p>Ahora bien, del documento en comentarios y del análisis que presenta la Comisión, entendemos que es posible determinar una metodología aplicable de forma escalonada o por fases. Por tanto, la justificación en este caso estaría soportada en que según análisis internos de la Comisión se evidencian un sobre costo en la remuneración de los cargos vigentes de transporte y que por tanto, la valoración y actualización de sólo algunas de las variables asociadas a la determinación de cargos, no representan un perjuicio injustificado para los agentes.</p> <p>En ese orden de ideas, encontramos pertinente que la Comisión, ponga a disposición de los agentes dichos análisis cuantitativo del impacto asociado la propuesta regulatoria, teniendo en cuenta que para el mercado es absolutamente relevante contar con cargos adecuados y económicamente eficientes a la mayor brevedad posible, pero bajo la premisa de la suficiencia financiera de los prestadores del servicio.</p>	<p>Adicionalmente que con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Los análisis cuantitativos se incluyen en este documento.</p>
<p>Impactos</p>	<p>Si bien, en la Circular 57 de 2021 se relacionan los fundamentos normativos, lo cierto es que no se ha dado cumplimiento a la obligación de realizar los estudios y análisis técnicos de los posibles impactos y efectos en la eficiencia de la prestación del servicio y se desconocen los criterios para la adopción del régimen tarifario de la Ley 142, así como la confianza legítima de las empresas, en particular de TGI.</p>	<p>En los considerandos de la resolución, así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores. Cabe aclarar que las reglas que actualmente rigen están basadas en condiciones de mercado que se analizaron en el 2010 y fueron objeto de una regulación que goza del principio de legalidad. En tal sentido, no se desvirtúa ninguna regla vigente, pero si es necesaria su actualización y aplicación conforme a las condiciones actuales del mercado.</p> <p>Adicionalmente que con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 703

		<p>aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte.</p>
Impactos	<p>Adicionalmente, los cambios propuestos en el reconocimiento de las inversiones en dólares y sobre la remuneración de activos cuya vida útil normativa ha terminado, vulnera principios de eficiencia, publicidad y motivación, toda vez que tampoco se cuenta con los estudios ni la evidencia de los efectos que los mismos podrían tener en el mercado y, de manera particular, la afectación que tendrían en las empresas de transporte producto de la nueva metodología.</p>	<p>En los considerandos de la resolución, así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores.</p> <p>Respecto a los activos que cumplen la Vida útil normativa - VUN se incluyeron disposiciones que permiten remunerar de manera eficiente y transparente las inversiones que se requieren para mantener los activos en operación segura y confiable.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 704

<p>Impactos</p>	<p>Se reitera que la CREG no ha dado cumplimiento a la obligación de realizar un riguroso Análisis de Impacto Regulatorio AIR-, el cual no solo procede por recomendación de OCDE la cual fue acogida por el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la República de Colombia en el documento Conpes 3816 de 2014, sino por expresa disposición de nuestra normatividad Decreto 2696 de 2004, compilado en el Decreto Único 1078 de 2015, Artículo 2.2.13.3.4. que contiene las reglas especiales de difusión para la adopción de fórmulas tarifarias con una vigencia de cinco años, análisis que también echa de menos la Autoridad de Competencia. La ausencia de dicho análisis no solo ha sido advertida, de manera reiterada, por las empresas de transporte de gas, sino por la Superintendencia de Industria y Comercio, al emitir concepto de abogacía de la competencia en el cual manifestó: <i>“Esta Superintendencia considera que los objetivos que persigue la CREG con la primera etapa son legítimos, sin embargo, los documentos soporte no dan cuenta de un análisis sobre el impacto de la medida en las tarifas, así como tampoco sobre la suficiencia financiera de los transportadores para continuar con la prestación del servicio en las mismas condiciones. En desarrollo de lo anterior, la CREG señala en múltiples oportunidades que la división en etapas no compromete la suficiencia financiera de la tarifa, pero se echa de menos un análisis que sustente esta afirmación. Por ejemplo, no es claro para esta autoridad de competencia si los transportadores están en capacidad de modificar su estructura de costos (incluida la renegociación de las deudas nominadas en dólares, la adquisición de coberturas del riesgo cambiario, entre otras) en el tiempo establecido por el Proyecto para iniciar con la etapa 1 de aplicación sin afectar las condiciones de prestación del servicio. En conclusión, esta Superintendencia recomendará a la CREG que justifique cuantitativamente (i) los beneficios para el mercado derivados de dividir la aplicación de la metodología en dos etapas, y (ii) que no se comprometa la suficiencia financiera de los transportadores al aplicar la conversión a pesos colombianos y la nueva tasa de descuento de manera previa a la actualización de los cargos”1.</i></p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
-----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 705

<p>Impactos</p>	<p>Al respecto, consideramos pertinente recordar que el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la República de Colombia expidió el documento Conpes 3816, cuyo objetivo central “es sentar las bases para institucionalizar el Análisis de Impacto Normativo (AIN) en la etapa temprana del proceso de emisión de las normas desde la Rama Ejecutiva, como herramienta dirigida a fortalecer la confianza, efectividad y transparencia de la normatividad, en el mediano y largo plazo.” Dicho documento contiene las estrategias dirigidas a incorporar el Análisis de Impacto Normativo para que las normas cumplan con los objetivos para los cuales son emitidas. De igual forma, para que se establezcan metodologías que garanticen no sólo la publicidad de las mismas, y permitan participación efectiva de los ciudadanos y grupos de interés, sino que se analice técnicamente sus posibles impactos económicos, fiscales, ambientales y sociales. Dichas estrategias contemplan un horizonte de tiempo de 3 años y se constituyen en la piedra angular de la política, la cual debe ser escalada una vez se generen las bases para la masificación de sus herramientas.</p>	<p>En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte en el numeral 5.4 que se acompaña se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido. La definición de la metodología incorporará el Análisis de Impacto Normativo con una metodología multicriterio complementado con ejercicios cuantitativos de impacto a los usuarios y transportadores. De esta manera, se cumplen con los objetivos para los cuales son emitidas planteando un análisis, con la mejor información disponible, de los posibles impactos económicos.</p>
-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 706



<p>Impactos</p>	<p>El documento CREG-160 no es riguroso en la aplicación de la metodología AIR, en particular, en el capítulo segundo no se tiene en cuenta el impacto regulatorio de aspectos relevantes como trasladar el riesgo cambiario a las empresas prestadoras del servicio de transporte y la eventual afectación en la prestación de calidad del servicio. El documento parte de unos supuestos tales como la existencia de sobrecostos, que el riesgo cambiario no debe estar en cabeza del usuario o la existencia de gas atrapado sin dar mayores explicaciones o análisis. No se analiza el impacto que el proyecto de normatividad podría generar en los indicadores financieros de las compañías, su impacto en la prestación eficiente del servicio, la universalidad, la competitividad del sector y los estímulos a la inversión de los particulares en los servicios públicos. Un proyecto de normatividad que contempla cambios abruptos e intempestivos como la asignación del riesgo cambiario, propuesta tarifaria escalonada y, en general, la metodología tarifaria que remunerará el servicio de transporte de gas natural requiere de un AIR riguroso para evaluar ex ante los beneficios de las propuestas regulatorias y valorar si los beneficios estimados de la regulación propuesta exceden los costos estimados.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible. Adicionalmente es importante recordar que la estrategia de financiamiento y cobertura forma parte de la estrategia de negocio del transportador por cuanto los análisis realizados deben contemplar las consideraciones generales de la señal regulatoria más que una situaciones particulares producto de la estrategia de cada empresa. Sin embargo, tal como se ha explicado en diferentes comentarios, se plantea un periodo de transición de seis (6) a partir de la entrada en vigencia de la resolución, para que, los transportadores gestionen la estructuración de su deuda y puedan dar cumplimiento a la regulación. Por favor revisar el artículo 6 de la resolución para mayor entendimiento. No es claro cómo se afirma de cambios intempestivos cuando la señal regulatoria se dio hace 12 meses y es la única metodología de monopolio natural que no remuneran los activos en pesos.</p>
-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 707

<p>Impactos</p>	<p>La CREG hace una explicación de la actualización de las variables, como ya lo mencionamos esta revisión de variables debe reflejar de manera integral los cambios que ha tenido el mercado en estos más de 10 años de aplicación. Por ejemplo, el cambio en la oferta, la reubicación de la demanda, las inversiones de aumento de capacidad, el WACC, entre otras. No es posible que se limite a analizar de manera aislada la evolución que ha tenido una variable sin entrar a analizar la evolución de las otras y más aún el efecto conjunto de todas ellas para revisar los impactos positivos y negativos de la metodología actual. Como lo mencionó TGI en su carta de comentarios a la resolución CREG 090 de 2016, la resolución Vigente ha permitido el desarrollo del mercado y ha soportado los grandes cambios que ha surtido el sector, permitiendo la conexión de más fuentes y usuarios. Situación que no ha sido fácil de sortear, pero con el trabajo conjunto de todas las partes se ha logrado. En dicha comunicación al igual que en las comunicaciones sobre la resolución CREG 160 de 2020, TGI ha hecho comentarios que buscan mejorar varias situaciones y aunque algunos han sido acogidos, muchos otros no, sin una explicación detallada por parte de la CREG que muestre que los beneficios de adoptar esta o las propuestas de la Creg sean benéficas para el usuario, las empresas transportadoras y el sector en su generalidad.</p>	<p>Es importante señalar que la metodología propuesta efectivamente incluye el análisis de todas las variables que permiten el cálculo de los cargos en la búsqueda de unos cargos eficientes que le permitan contar la suficiencia financiera los agentes. Es así que se incluyen las disposiciones para que se pueda adelantar todo el proceso de actualización de cargos evitando que se sobreestime el riesgo del negocio y por tanto se tenga una Tasa de descuento mayor a la del mercado de transporte y por tanto usuarios tengan que pagar valores mayores a los de mercado por el servicio de transporte y desde luego se incluyen las disposiciones para que los transportadores presenten los pliegos tarifarios para incluir las inversiones gastos de AOM y demanda de gas eficientes</p>
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 708

Impactos	<p>De lo dicho anterior, es evidente que como está la propuesta de la CREG, la misma no tiene un análisis cuantitativo de los efectos en el transportador y los usuarios, ni estudios que evidencien la forma en que los agentes que prestamos este servicio, veremos afectada nuestra actividad, incluso dejando en peligro la sostenibilidad del negocio y por ende la prestación del servicio.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución, así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 709

<p>Impactos</p>	<p>Igualmente, es importante que ese nuevo proyecto de resolución sea acompañado por el análisis cuantitativo que no fue publicado con la Resolución CREG 160 de 2020 ni ha sido publicado aún por la CREG. De no hacerlo, la CREG estaría incumpliendo un requisito necesario e insoslayable puesto que estaría impidiendo a Promigas y a los demás agentes, conocer la nueva propuesta y su sustento cuantitativo, sin lo cual les es imposible ejercer el derecho de participación.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 710

<p>Impactos</p>	<p>(2) Divulgar todos los “estudios respectivos”, incluyendo los análisis cuantitativos sobre la suficiencia financiera de los transportadores, cuya divulgación fue recomendada por la Superintendencia de Industria y Comercio, y sobre los ingresos de los transportadores ordenada por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en un fallo de tutela.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis de AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución, así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 711

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Se solicita a la Comisión en función del principio regulatorio de eficiencia económica evaluar si resulta pertinente que el cálculo de las tarifas se haga de manera más frecuente debido a la dinámica del mercado, es decir, se hagan ajustes tarifarios en periodos de tiempo más cortos.</p>	<p>La metodología una vez vigente y luego de un tiempo de transición fija el cálculo de los cargos con los valores de las inversiones en pesos y actualizando la tasa de descuento manteniendo las otras variables. Posteriormente, a partir de las solicitudes tarifarias para incorporar en la base regulatoria de activos, las inversiones que se ejecutaron, los nuevos valores de las demandas y los gastos de AOM, la Comisión, mediante actuaciones particulares actualizará los cargos. Esta actualización no se puede hacer antes en razón a que el regulador debe evaluar la nueva información, verificarla, ver su conveniencia y valorarla. Luego, conforme a lo que está previsto en la resolución, cada 2 años, en la medida que las empresas vayan incorporando nuevas inversiones, a solicitud de la empresa y mediante actuaciones particulares, se ajustarán nuevamente los cargos.</p> <p>Si bien el procedimiento anterior involucra al menos tres ajustes en los cargos durante el periodo tarifario de cinco años, desde el punto de vista de eficiencia económica, este resulta conveniente por las siguientes razones: primero, porque la tasa de descuento hoy en cargos está desactualizada. Así, la aplicación de la metodología con la nueva tasa de descuento y con los valores de las inversiones en pesos, permite dar cumplimiento a la eficiencia económica la que se complementa con la segunda aplicación una vez se haya evaluado la solicitud de cargos y se haga el reconocimiento en los cargos de los nuevos valores de las inversiones que se ejecutaron, de demandas y de gastos de AOM.</p> <p>Con el valor de la tasa de descuento hoy en los cargos hay un incentivo para demorar la aplicación de la nueva metodología. Cuando proceda el ajuste de los cargos con los nuevos valores de inversiones, demandas y gastos de AOM se espera que las empresas declaren la información completa y que la</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 712



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Durante la aplicación gradual de la nueva Metodología, en relación con la denominada “primera etapa de la metodología” y cuya expresión “etapa” será eliminada o modificada según la Circular 057, en caso de que el transportador incurra en errores en la aplicación de la metodología para determinar los cargos regulados ¿en qué momento la Comisión revisará y corregirá la aplicación de la metodología? En caso de que se encuentre la existencia de errores en la aplicación de la metodología que involucren mayores costos en contra del usuario final ¿bajo qué parámetros se le ordenará al transportador la corrección correspondiente? Y ¿cómo se harán los ajustes sobre la tarifa que sea corregida y el reconocimiento retroactivo a favor de los usuarios finales?</p>	<p>La aplicación de la metodología en la actualización realizada por los transportadores contiene un procedimiento mediante el cual las empresas, una vez ajusten los cargos deben dejar la memoria de cálculo, publicar y dan aviso de los nuevos valores a la SSPD. En caso de errores en el cálculo, las empresas deben hacer los correspondientes ajustes. Formalmente, le corresponde a la SSPD la revisión en cada caso de los cálculos tarifarios.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En primer lugar, respecto a las propuestas contenidas en la Resolución CREG 160 de 2020 y frente a lo manifestado por la Comisión en el “Documento de Análisis Jurídico”, consideramos que el documento no contiene el análisis de los principios de eficiencia ni suficiencia financiera, en la medida en que llevar a cabo una actualización de cargos por etapas, modificando la tasa de descuento sin tener en cuenta todos los demás elementos, genera varios efectos , que entre otras cosas, puede afectar las señales de inversión que tienen los transportadores. La propuesta del regulador para la primera aplicación consiste en que las tarifas se mantengan de acuerdo con la revisión que se hizo hace diez (10) años, respecto de todos los elementos de la tarifa, y que sólo aplique la nueva tasa de descuento, en razón a que esta tasa se encuentra desactualizada. Sin embargo, la tasa de descuento no es la única variable desactualizada, y en ese sentido, si el criterio es aplicar con prelación la tasa por estar desactualizada, el mismo debería aplicarse para el resto de las variables que no se actualizan hace diez (10) años.</p>	<p>La metodología una vez vigente y luego de un tiempo de transición fija el cálculo de los cargos con los valores de las inversiones en pesos y actualizando la tasa de descuento manteniendo las otras variables. Posteriormente, a partir de las solicitudes tarifarias para incorporar en la base regulatoria de activos, las inversiones que se ejecutaron, los nuevos valores de las demandas y los gastos de AOM, la Comisión, mediante actuaciones particulares actualizará los cargos. Esta actualización no se puede hacer antes en razón a que el regulador debe evaluar la nueva información, verificarla, ver su conveniencia y valorarla. Luego, conforme a lo que está previsto en la resolución, cada 2 años, en la medida que las empresas vayan incorporando nuevas inversiones, a solicitud de la empresa y mediante actuaciones particulares, se ajustarán nuevamente los cargos. Si bien el procedimiento anterior involucra al menos tres ajustes en los cargos durante el periodo tarifario de cinco años, desde el punto de vista de eficiencia económica, este resulta conveniente por las siguientes razones: primero, porque la tasa de descuento hoy en cargos está desactualizada. Así, la aplicación de la metodología con la nueva tasa de descuento y con los valores de las inversiones en pesos, permite dar cumplimiento a la eficiencia económica la que se complementa con la segunda aplicación una vez se</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 714</p>



		<p>haya evaluado la solicitud de cargos y se haga el reconocimiento en los cargos de los nuevos valores de las inversiones que se ejecutaron, de demandas y de gastos de AOM.</p> <p>Con el valor de la tasa de descuento hoy en los cargos hay un incentivo para demorar la aplicación de la nueva metodología. Cuando proceda el ajuste de los cargos con los nuevos valores de inversiones, demandas y gastos de AOM se espera que las empresas declaren la información completa y que la CREG resuelva las solicitudes en el periodo de tiempo legal establecido.</p> <p>Finalmente, con el criterio de que cuando entren en operación las nuevas inversiones que se requieran para la prestación del servicio, los valores eficientes de éstas se puedan incorporar a los cargos cada dos años, la CREG encuentra que esta es una señal que le garantiza a los usuarios y a las empresas, que las tarifas contienen los incentivos necesarios para que se ejecuten las inversiones necesarias. En la metodología anterior debían esperar al siguiente período tarifario para que se incluyeran las nuevas inversiones en los cargos.</p> <p>No sobra agregar que con la anterior disposición el riesgo de demanda se le acota a las empresas en la medida que cada 2 años, cuando se requiera incorporar nuevas inversiones en la base regulatoria de activos, los valores de demandas se recalcularán, disminuyendo parcialmente el riesgo de esa variable para las empresas.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 715

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Sobre el alcance de los anteriores preceptos contenidos en los artículos 365 y 367 de la Carta Política, la Corte Constitucional – en la Sentencia C-041de 2003 ha manifestado que “el ente estatal debe garantizar que esa prestación sea eficiente, es decir, que se asegure que las empresas que proporcionen el servicio lo hagan de manera eficiente, completa y atendiendo las necesidades básicas de la población” y “para ello, también debe garantizar que dichas empresas recuperen sus costos y puedan invertir en el mismo sector con el fin de lograr una mayor competitividad, lo que se traduce en una mejor prestación del servicio”. En tal sentido, reiteramos que la propuesta tarifaria contenida en la Resolución CREG 160 de 2020 no les permitirá a los transportadores recuperar la totalidad de los costos de las inversiones requeridas para garantizar una adecuada y mejor prestación del servicio. Ello no solo vulnera los artículos 365 y 367 de la Carta Política, sino que también va en contravía de los criterios tarifarios de eficiencia económica<sup>1</sup> y suficiencia financiera<sup>2</sup> contenidos en el artículo 87 de la Ley 142 de 1994.</p>	<p>Esto que se comenta es lo que hace la metodología propuesta. La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 716

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Vemos relevante tener en cuenta los cambios evidentes en los niveles de contratación de distintos tramos regulatorios del sistema, en donde estos han caído aproximadamente por encima de un 60%. También son demostrables por parte de los transportadores, los incrementos en los gastos de AOM como, por ejemplo: mayores gastos de mantenimiento por la misma evolución física de la infraestructura de los últimos diez (10) años o los nuevos gastos que asumen las empresas como las contribuciones a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, que hoy no se encuentran remuneradas en su totalidad con la tarifa vigente. Si se ignoran estas situaciones, como resultado no se podría recuperar la totalidad de los costos. Cuando no se aplican de manera simultánea todos los criterios para definir la tarifa, y se da prevalencia solo a una variable que en este caso se reduce, se incumple el objetivo de corregir las fallas del mercado, buscando reconocer los elementos que el prestador tendría en condiciones de competencia, lo cual podría generar distorsiones en la tarifa.</p>	<p>La realidad de cada tramo regulatorio es diferente. Hay zonas con tramos con contrataciones muy altas y efectivamente hay zonas, especialmente las que tienen tramos que conectan un campo, que, por las circunstancias del campo, las contrataciones han caído. Hecha esta precisión, la metodología contempla que, en cada tramo regulatorio, para la determinación del cargo, habrá que revisar las demandas que declare el transportador. No debe olvidarse que el riesgo de demanda es del transportador.</p> <p>Con respecto a los valores de AOM es preciso señalar que en estos no se reconocen reposiciones de activos. Con esta precisión frente a la afirmación sobre que los valores de AOM hoy son superiores a lo reconocidos la nueva metodología contiene un mecanismo para incorporar esos valores si solo sí son eficientes. El transportador tiene la opción de justificar las variaciones en su solicitud de cargos para evaluación de la Comisión.</p> <p>Los anteriores dos conceptos, demandas y AOM, solo se conocerán cuando las empresas realicen las solicitudes tarifarias.</p>
---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 717



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>De la revisión de la Circular 057 de 2021, se concluye que el análisis jurídico plasmado en ella es contrario a lo establecido en la Constitución y en la jurisprudencia constitucional, ya que la CREG anuncia que dejará de aplicar parámetros constitucionales y legales, que una entidad del orden administrativo no puede simplemente ignorar. También se subraya que esta es la primera vez que la CREG divulga las bases jurídicas durante el proceso regulatorio para tratar de dar cumplimiento a lo ordenado en un fallo de tutela. Sin perjuicio de lo anterior, en el desarrollo de este documento haremos referencia a los aspectos constitucionales que demuestran que la propuesta regulatoria es contraria a derecho, pasando por una revisión de las falencias en los argumentos jurídicos de la Comisión, así como una breve referencia a la teoría regulatoria, sobre la cual se sustenta la intervención de la CREG en los sectores de energía y gas; sus omisiones en su servicio de regulación y una serie de solicitudes finales.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución, así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 719



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En las peticiones radicadas entre noviembre de 2020 y mayo de 2021 ante la CREG, Promigas aportó un concepto del doctor Manuel José Cepeda, en el cual se establece que la división de la fórmula tarifaria en dos etapas, tal como lo propone la CREG, desconoce los criterios de eficiencia económica y suficiencia financiera previstos en los artículos 365 y 367 de la Constitución, así como el artículo 87 de la Ley 142 de 1994. El análisis jurídico presentado por la Comisión, en el cual se modifica la denominación de las etapas, pero no su contenido, mantiene el desconocimiento de la Constitución y de la ley.</p>	<p>El concepto al que se hace referencia en su comunicado se allegó en el marco del proceso de Consulta de la Resolución CREG 160 de 2020. En consecuencia, la Comisión presentará su análisis y respuesta en el presente documento soporte.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Con el análisis jurídico, la CREG señala que “se elimina la denominación de etapas y se mantiene el esquema de actualización de cargos a partir de las variables que determina la metodología en el momento en que estas variables sean valoradas” (p. 14). Es decir, que se cambia el nombre de “etapas” por el de “aplicaciones”, tal como se explica este término en la página 6 del análisis jurídico: “la utilización de la metodología durante el período de su vigencia necesariamente implica diferentes aplicaciones. Esto significa que, iniciada la vigencia de la metodología, ya se pueden aplicar los parámetros que estén disponibles y actualizados como es la tasa de descuento, definida en pesos, y las inversiones reconocidas en pesos. [...] Otra aplicación dentro del proceso de definición de cargos, según el esquema propuesto y definido en la resolución definitiva se haría para actualizar y ajustar los cargos con base en variables que reconocen las nuevas inversiones, los AOM y la estimación de la demanda, aplicando la tasa de descuento vigente para dicho momento”. Ajustando la terminología a los nuevos conceptos empleados en el recién publicado análisis jurídico, la Comisión ratifica la existencia de dos momentos distintos durante la vigencia de la metodología, que resultan en dos fórmulas tarifarias distintas, desconociendo (i) los criterios de eficiencia económica y suficiencia financiera y (ii) el mandato de vigencia de la fórmula tarifaria por cinco años. Son estas, dos violaciones de la ley, como se advirtió previamente y ya es de conocimiento de los comisionados.</p>	<p>La eliminación del término "etapas" de la resolución tiene como objetivo dar mayor claridad a los agentes. La metodología, como ya se ha explicado ampliamente, define un esquema de actualización de los cargos durante su vigencia de cinco (5) años o hasta que se expida otra metodología.</p> <p>No es cierta la afirmación que se hace respecto "<i>(...) resultan en dos fórmulas tarifarias distintas (...)</i>", Se quiere confundir con las expresiones utilizadas. La metodología y sus fórmulas tarifarias son siempre las mismas, lo que cambia en el tiempo son los valores de las variables. De hecho, en el período tarifario anterior con la resolución CREG 126 de 2010, años después de iniciar su vigencia se actualizaron los cargos cuando se reconocieron los nuevos valores de activos que cumplieron su primera vida útil normativa VUN. En ese momento los transportadores no consideraron que ello incumplía la Constitución y la ley.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 721</p>

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>El análisis jurídico propuesto por la CREG empieza afirmando que “la autoridad administrativa tiene un amplio margen de valoración de las reglas necesarias para alcanzar los fines, cumpliendo los criterios de razonabilidad y proporcionalidad” (p. 1). La jurisprudencia constitucional, sin embargo, no se ha referido a un “amplio margen de valoración” o “libertad de configuración” de las comisiones de regulación. Este concepto es más propio de la competencia general del Legislador que de las competencias regladas de las autoridades administrativas. La propia cita de la Sentencia C-150 de 2003, transcrita en las páginas 1 y 2 del análisis jurídico, indica que la regulación “implica la adopción de diversos tipos de decisiones y actos adecuados tanto a orientar la dinámica del sector hacia los fines que la justifican en cada caso, como a permitir el flujo de la actividad socioeconómica respectivo”. Lo anterior quiere decir que la regulación debe estar orientada al cumplimiento de los fines señalados en la Constitución y en la ley, y no puede transgredir los límites planteados por el régimen jurídico definido para el efecto. Los entes administrativos, que como la CREG son de creación legal, tiene totalmente regladas sus funciones, tal y como lo señala el Artículo 122 de la Constitución Política, y del artículo 6 de la misma.</p>	<p>La CREG actúa bajo las competencias que la ley le otorga y bajo el marco de acción que la delimita como los principios, los procedimientos y finalidades. Por ende, la definición de la metodología se enmarca dentro de estos preceptos en línea por lo fijado por la jurisprudencia que ha ratificado el uso de estas disposiciones legales para la motivación de sus actos.</p> <p>Es así como aplica los principios de eficiencia económica sin afectar la suficiencia financiera de los agentes. Es evidente la aplicación de la eficiencia económica cuando determina las tarifas o cargos de transporte de gas natural con una tasa de mercado actual muy inferior a la vigente. La suficiencia financiera no se afecta por estar remunerados los activos con una rentabilidad (WACC) calculada en condiciones de mercado actual y futuro. Las observaciones de los transportadores se centran en que se no se debe actualizar la tasa de descuento mientras se hace el trámite de la solicitud de cargos. Si así fuera los usuarios deberían pagar un cargo mayor al que les corresponde.</p>
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 722



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Por lo anterior, no es cierta entonces la afirmación que hace el regulador, tomando de forma descontextualizada una parte de la Sentencia C-150 2003 de la Corte Constitucional, atribuyéndose amplias facultades para, al parecer, hacer una aplicación arbitraria de los principios, valores, derechos y libertades que establece la Constitución Política, y al mismo tiempo, del marco específico y claro que establece la ley 142 de 1994 en el proceso de definición de tarifas.</p> <p>En el mismo sentido, según la sentencia C-1162 de 2000, “el campo de la regulación debe restringirse al desarrollo, con arreglo a la ley, los reglamentos y las políticas gubernamentales, de las actividades de intervención y dirección técnica, en materias que, por involucrar intereses superiores, no se pueden abandonar al libre juego del mercado.”. Derivado de ello, tampoco es cierta la conclusión del regulador sobre su libertad de configuración en las señales, tal y como lo afirma en el siguiente párrafo: <i>“Conforme a lo expuesto, en ejercicio de la libertad de configuración que tiene la autoridad administrativa para la consecución de los fines de la intervención del Estado en la economía y la materialización de los principios que la orientan, en la forma definida por la ley, la Comisión, en la expedición de las metodologías y fórmulas de tarifas, puede establecer diversas decisiones. Una de ellas podría ser que, durante el período tarifario de cinco años, la metodología tenga varias aplicaciones, para adecuar los principios de eficiencia económica y suficiencia financiera a las características propias de la actividad regulada y a la evolución, tanto de esa actividad, como de la misma regulación.”</i></p>	<p>La CREG actúa bajo las competencias que la ley le otorga y bajo el marco de acción que la delimita como los principios, los procedimientos y finalidades. Por ende, la definición de la metodología se enmarca dentro de estos preceptos en línea por lo fijado por la jurisprudencia que ha ratificado el uso de estas disposiciones legales para la motivación de sus actos.</p> <p>Es así como aplica los principios de eficiencia económica sin afectar la suficiencia financiera de los agentes. Es evidente la aplicación de la eficiencia económica cuando determina las tarifas o cargos de transporte de gas natural con una tasa de mercado actual muy inferior a la vigente. La suficiencia financiera no se afecta por estar remunerados los activos con una rentabilidad (WACC) calculada en condiciones de mercado actual y futuro. Las observaciones de los transportadores se centran en que se no se debe actualizar la tasa de descuento mientras se hace el trámite de la solicitud de cargos. Si así fuera los usuarios deberían pagar un cargo mayor al que les corresponde.</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 723

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Respecto del párrafo antes transcrito, que es incluido dentro del documento como una supuesta conclusión de la Sentencia C-150 de 2003, es necesario hacer algunas precisiones: En primer lugar, el regulador en el ejercicio de su actuación administrativa debe asegurar que cada uno de sus actos, incluyendo los de carácter general como son la metodología tarifaria, así como los específicos como son las tarifas, estén orientados a cumplir los propósitos establecidos en el artículo 2 de la ley 142 de 1994, lo que le impone la carga al regulador, de sustentar la forma como sus actos administrativos cumplen el propósito aquí establecido. En segundo lugar, esa supuesta “libertad de configuración”, tampoco es aplicable a la determinación de las metodologías tarifarias, como de manera errónea se afirma en el documento puesto a comentarios, en la medida en que el legislador definió de manera precisa, no solamente las facultades que tiene el regulador, acumuladas en el artículo 73, sino en la forma como debe actuar en cada una de las circunstancias específicas, como resulta obvio en un Estado de Derecho.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 724

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Así, de manera específica, cuando se trata de actividades sujetas al régimen de libertad regulada, en donde la intervención del regulador tiene como objetivo la definición de los precios de las transacciones que hacen los agentes regulados con los usuarios, dichos precios o tarifas, deben cumplir con la totalidad de los criterios establecidos en el artículo 87 de la ley 142 de 1994, sin que le sea posible al regulador, por no existir dicha facultad dentro del ordenamiento jurídico, de escoger cual criterio aplica y cual no aplica, ni mucho menos determinar los momentos en que estos criterios resultan aplicables a la tarifa específica. La tarifa es una, tiene una función clara, y es el objetivo misional y legal del regulador que ésta se construya y se aplique, en todo momento de su existencia, reflejando los parámetros establecidos en la ley. Lo anterior es tan claro, que incluso el artículo 126 de la misma ley 142 de 1994, faculta al regulador a revisar la tarifa definida a una empresa, sólo cuando ocurren los eventos allí mencionados, y cumpliendo con los requisitos respectivos. Esto no solamente resulta de una lectura tranquila de la ley 142 de 1994, y particularmente el artículo 87, sino adicionalmente de la lógica que se desprende de la teoría de la regulación, en la cual, la existencia del regulador es la de corregir la falla del mercado, estableciendo el valor correcto que refleje la recuperación de la totalidad de los costos en que el agente incurre en la prestación del servicio, y no solamente alguno de los parámetros con los cuales se construye.</p>	<p>La CREG actúa bajo las competencias que la ley le otorga y bajo el marco de acción que la delimita como los principios, los procedimientos y finalidades. Por ende, la definición de la metodología se enmarca dentro de estos preceptos en línea por lo fijado por la jurisprudencia que ha ratificado el uso de estas disposiciones legales para la motivación de sus actos.</p> <p>Es así como aplica los principios de eficiencia económica sin afectar la suficiencia financiera de los agentes. Es evidente la aplicación de la eficiencia económica cuando determina las tarifas o cargos de transporte de gas natural con una tasa de mercado actual muy inferior a la vigente. La suficiencia financiera no se afecta por estar remunerados los activos con una rentabilidad (WACC) calculada en condiciones de mercado actual y futuro. Las observaciones de los transportadores se centran en que se no se debe actualizar la tasa de descuento mientras se hace el trámite de la solicitud de cargos. Si así fuera los usuarios deberían pagar un cargo mayor al que les corresponde.</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 725

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En la modificación del lenguaje que se hace en el análisis jurídico, se indica que no hay dos etapas tarifarias sino dos aplicaciones:                  Primera aplicación                  "... la tasa de descuento, definida en pesos, y las inversiones reconocidas en pesos" (p. 6)                  Segunda aplicación                  "... nuevas inversiones, los AOM y la estimación de la demanda, aplicando la tasa de descuento vigente para dicho momento" (p. 6)                  Ahora bien, según el propio análisis jurídico adelantado por la CREG, el cumplimiento de los principios constitucionales y legales de eficiencia económica y suficiencia financiera requiere considerar: "i) las inversiones eficientes; ii) los gastos de administración, operación y mantenimiento; iii) la tasa de retorno del capital; y iv) las demandas (i.e. esperada de volumen o capacidad)" (p. 3).                  De acuerdo con esta premisa, expuesta por el propio análisis jurídico de la CREG, durante el nuevo período tarifario, específicamente el lapso que transcurrirá entre la primera aplicación y la segunda aplicación, no se respetarán los principios de eficiencia económica y suficiencia financiera. Esto se debe a que, entre la primera y la segunda aplicación, no se considerarán las nuevas inversiones, los gastos de administración, operación y mantenimiento, ni la demanda actualizada. Es decir, tres de los cuatro parámetros que, según la propia CREG, son necesarios para cumplir estos principios.</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p> <p>Es importante señalar que la metodología propuesta efectivamente incluye el análisis de todas variables que permiten el cálculo de los cargos en la búsqueda de unos cargos eficientes que le permitan contar la suficiencia financiera los agentes. Es así que se incluyen las disposiciones para que se pueda adelantar todo el proceso de actualización de cargos evitando que se sobreestime el riesgo del negocio y por tanto se tenga una Tasa de descuento mayor a la del mercado de transporte, y por tanto usuarios tengan que pagar valores mayores a los de mercado por el servicio de transporte y desde luego se incluyen las disposiciones para que los transportadores presenten los pliegos tarifarios para incluir las inversiones gastos de AOM y demanda de gas eficientes.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 726

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Además, la ley incluye dentro de la definición de eficiencia económica y suficiencia financiera los parámetros que la CREG dejaría por fuera en la llamada primera aplicación, a pesar de estar vigente una fórmula tarifaria que según la ley debe incluirlos y aplicarlos. En virtud del principio de legalidad, una comisión de regulación no puede invocar un margen de apreciación o configuración para dejar de aplicar la ley. La CREG NO está aplicando la ley si no incorpora desde la “primera aplicación” parámetros que están ordenados por el propio legislador, tales como “los costos” (art. 87.1), “la estructura de los costos económicos de prestar el servicio” (art. 87.1), “la demanda” (art. 87.1) y “los costos y gastos propios de operación, incluyendo la expansión, la reposición y el mantenimiento” (art. 87.4), aspectos ausentes de la “primera aplicación”. Por lo anterior, la fórmula tarifaria debe incorporar y aplicar todos los criterios establecidos en las definiciones antes citadas desde la “primera aplicación” o desde la primera “etapa” – el nombre es indiferente lo importante es que la decisión respete la ley-. Es decir, esta primera aplicación “debe tener en cuenta”, como lo ordena la ley, todos los factores necesarios para cumplir con plenitud los principios de eficiencia económica y suficiencia financiera establecidos por el legislador.</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p> <p>Es importante señalar que la metodología propuesta efectivamente incluye el análisis de todas variables que permiten el cálculo de los cargos en la búsqueda de unos cargos eficientes que le permitan contar la suficiencia financiera los agentes. Es así que se incluyen las disposiciones para que se pueda adelantar todo el proceso de actualización de cargos evitando que se sobreestime el riesgo del negocio y por tanto se tenga una Tasa de descuento mayor a la del mercado de transporte, y por tanto usuarios tengan que pagar valores mayores a los de mercado por el servicio de transporte y desde luego se incluyen las disposiciones para que los transportadores presenten los pliegos tarifarios para incluir las inversiones gastos de AOM y demanda de gas eficientes.</p>
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 727

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Sostener que una parte de la ley se aplicará después equivale a dejarla de aplicar durante un periodo. La ley exige que los parámetros legales relacionados con costos y demanda sean aplicados “siempre”, no después a la adopción de la fórmula tarifaria. Como lo dice expresamente el numeral 87.1 citado “las tarifas deben reflejar siempre tanto el nivel y la estructura de los costos económicos de prestar el servicio, como la demanda por éste”. La CREG no puede modificar la definición establecida en la ley ni puede aplicarla tan solo parcialmente. Ello sería una violación manifiesta de la ley. Como los parámetros mencionados son de obligatoria aplicación, la CREG tampoco puede tratarlos como simples “variables”, como lo hace la Circular 057 de 2021. Desconociendo esto, la CREG sostiene que ella tiene un “amplio margen de valoración de las reglas”. Ante esto se llama la atención acerca de que las reglas establecidas en la ley pueden ser interpretadas, pero no subvaloradas o inaplicadas. Estos parámetros no son “variables”, sino mandatos vinculantes. No existe entonces un amplio margen para convertir en “variables” lo que son reglas obligatorias. La premisa de la cual parte la CREG es entonces contraria al principio de legalidad.</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p> <p>Es importante señalar que la metodología propuesta efectivamente incluye el análisis de todas variables que permiten el cálculo de los cargos en la búsqueda de unos cargos eficientes que le permitan contar la suficiencia financiera los agentes. Es así que se incluyen las disposiciones para que se pueda adelantar todo el proceso de actualización de cargos evitando que se sobreestime el riesgo del negocio y por tanto se tenga una Tasa de descuento mayor a la del mercado de transporte, y por tanto usuarios tengan que pagar valores mayores a los de mercado por el servicio de transporte y desde luego se incluyen las disposiciones para que los transportadores presenten los pliegos tarifarios para incluir las inversiones gastos de AOM y demanda de gas eficientes.</p>
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 728



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La CREG básicamente sostiene de forma genérica que el hecho de que la metodología tarifaria incluya de manera nominal los conceptos de inversión, gastos de administración, operación y mantenimiento, la tasa de retorno de capital y las demandas, es suficiente para garantizar que la misma cumpla con los parámetros constitucionales y legales, no importa la forma como éstas sean aplicadas y si estas tienen una aplicación atemporal por variables o por etapas, posición que no tiene ninguna cabida dentro del ordenamiento jurídico colombiano. Ahora bien, el argumento según el cual la “variable” tasa de descuento se aplicaría de manera preferencial y anticipada al resto de variables, con el argumento que ésta requiere ser actualizada, se cae de su peso, si se tiene en cuenta que el resto de variables también requieren ser actualizadas, y que una aplicación parcial de las mismas, implica una desconfiguración de la tarifa, y por lo tanto de la misma señal económica que de ésta se desprende, generando un traslado injustificado de rentas, que incluso ni siquiera beneficiara al usuario final, en razón a la forma</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p> <p>Es importante señalar que la metodología propuesta efectivamente incluye el análisis de todas variables que permiten el cálculo de los cargos en la búsqueda de unos cargos eficientes que le permitan contar la suficiencia financiera los agentes. Es así que se incluyen las disposiciones para que se pueda adelantar todo el proceso de actualización de cargos evitando que se sobreestime el riesgo del negocio y por tanto se tenga una Tasa de descuento mayor a la del mercado de transporte, y por tanto usuarios tengan que pagar valores mayores a los de mercado por el servicio de transporte y desde luego se incluyen las disposiciones para que los transportadores presenten los pliegos tarifarios para incluir las inversiones gastos de AOM y demanda de gas eficientes.</p>
---------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 730





		ajustes respecto del período tarifario anterior. Por tanto, no se comparte el comentario.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 732

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En efecto, el regulador parte de un supuesto según el cual, cuando el legislador incluye en el artículo 126 de la ley 142 el concepto de fórmulas tarifarias se refiere específicamente a las metodologías, tal y como se desprende de la lectura del siguiente párrafo: “Al respecto, el artículo 126 de la citada ley dispone que “Las fórmulas tarifarias tendrán una vigencia de cinco años, salvo que antes haya acuerdo entre la empresa de servicios públicos y la comisión para modificarlas o prorrogarlas por un período igual...”, norma que lo expuesto en el párrafo anterior le es aplicable a la metodología tarifaria propuesta.” (subraya fuera de texto)</p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que, si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p> <p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el periodo tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 733

		ajustes respecto del período tarifario anterior. Por tanto, no se comparte el comentario.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 734

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Esta interpretación, de la cual el regulador desprende una conclusión contraria a la ley de lo que se entiende por vigencia y de lo que se entiende por aplicación, es además completamente equivocada, si se tiene en consideración los siguientes argumentos:</p> <p>En primer lugar, es evidente que una empresa de servicios públicos y la Comisión no pueden modificar actos administrativos de carácter general, sino únicamente aquellos de carácter particular, que son los que efectivamente determinan la tarifa, por lo que afirmar como lo hace el regulador, que el artículo se refiere a la metodología tarifaria, y que la norma no incluya la tarifa misma, resulta una lectura absolutamente contraria a la literalidad del texto, y al mismo tiempo, a la interpretación jurídica que se desprende de los elementos que se incluyen dentro del mismo. En ese sentido, si el artículo se refiriese únicamente a la metodología tarifaria, no podría incluir la posibilidad que el periodo tarifario fuese extendido por acuerdo entre las partes, o por las demás causales establecidas en la misma norma, por obvias razones jurídicas.</p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que, si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p> <p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el periodo tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce</p>
---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 735

		ajustes respecto del período tarifario anterior. Por tanto, no se comparte el comentario.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 736

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Nadie discute que la vigencia de un acto administrativo de carácter general se produce a partir de su publicación; ni tampoco se discute, como de manera equivocada lo trata el documento, que esa metodología no tenga que tener una duración de cinco años, como lo han proyectado la totalidad de éstos actos administrativos que ha expedido la misma Comisión de Regulación desde su creación; lo que se discute en realidad, es la forma como el regulador busca evitar la aplicación de la ley 142 de 1994, para, de un lado, darle prevalencia a solo un elemento o “variable” que determina la tarifa, y además recortar el periodo tarifario de cinco años que tiene que tener una tarifa. Con la aplicación preferente de una sola de las variables, que aplica parcialmente el criterio de suficiencia financiera, deforma la tarifa para producir algo que no se daría en condiciones de competencia (incumpliendo de esta manera el objetivo mismo de la intervención), y con la aplicación atemporal de los criterios tarifa, reduce la duración de la misma, y la arquitectura legalmente prevista para el efecto.</p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que, si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p> <p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el periodo tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 737

		ajustes respecto del período tarifario anterior. Por tanto, no se comparte el comentario.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 738



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Con la sección del documento denominada como "Entrada y salida de activos del transportador que hacen necesario un ajuste a los cargos definidos" la Comisión intenta hacer un símil entre la aplicación de la metodología tarifaria y la actualización de la base tarifaria que se hace durante un periodo tarifario, en función de la realidad de los activos sobre los cuales recae la regulación. Esto con el fin de justificar las distintas aplicaciones de la metodología tarifaria dentro de una misma vigencia. El símil en realidad resulta falso, y en ese sentido, no es posible comparar una metodología tarifaria que establece una tarifa considerando la totalidad de los parámetros que la conforman, y que durante su vigencia actualiza la base tarifaria, con la propuesta del regulador donde lo que busca es simplemente hacer una aplicación parcial y atemporal de los criterios tarifarios que el legislador le impone para determinar las tarifas. En efecto, la Resolución 126 de 2010 (como también lo hacía la Resolución 001 de 2000), al momento de definir la tarifa establece la base de inversiones sobre la cual ésta se calcula, incluyendo dentro de la misma, por ejemplo, los activos que pueden o no agotar su vida útil normativa, durante la vigencia de la metodología tarifaria. Así, la base tarifaria se actualiza en función de una señal de vida útil que el mismo regulador establece, para que se tomen las decisiones de inversión que permitan garantizar la continuidad en la prestación del servicio; en otras palabras, el mecanismo de actualización de la base tarifaria se involucró dentro del mismo, por decisión del mismo regulador, y precisamente para que los agentes pudieran tomar decisiones que no necesariamente coincidieran con la revisión de la metodología tarifaria. El cuadro siguiente muestra que el símil propuesto, al comprar las Metodologías tarifarias anteriores con la Resolución 160 de 2020, es incorrecta: <b>(Ver hoja 1)</b></p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que, si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p> <p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el periodo tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 739



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Finalmente, en lo que respecta a ese argumento, el regulador confunde la naturaleza jurídica de la tarifa, en la relación que representa el contrato de suministro con el usuario: en efecto, la tarifa representa un derecho para el prestador del servicio, que tiene incluso la naturaleza de derecho adquirido, y que solo puede ser modificada en virtud de una revisión tarifaria cada cinco años, para hacer un reemplazo integral de la tarifa, o a través de los mecanismos establecidos en el Artículo 126 de la ley 142 de 1994. Para el usuario, la tarifa es una obligación que paga en contraprestación a los servicios prestados. Asumir en ese sentido, que la actualización de la base tarifaria para la inclusión o exclusión de activos, durante un periodo tarifario, que busca dar las señales económicas que permitan garantizar la continuidad del servicio, y que corresponde al derecho del prestador del servicio, es lo mismo que reducir arbitrariamente la tarifa, en beneficio de quien tiene la obligación, implica un confusión de roles contractuales, e igualar el derecho de la parte que provee, con la obligación de la parte que recibe, que obviamente resulta incorrecto.</p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que, si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p> <p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el periodo tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce</p>
---------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 741

		ajustes respecto del período tarifario anterior. Por tanto, no se comparte el comentario.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 742

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Dentro del documento, es evidente que no existe en realidad una justificación de carácter legal o constitucional en sentido estricto, que permita entender las razones por la cual, la CREG considera que la metodología cumple con los principios de eficiencia económica y de suficiencia financiera, y por el contrario, el documento se limita a hacer una descripción genérica de la forma como la metodología contemplaría de manera general, cada uno de los elementos de la fórmula tarifaria, afirmando que basta con demostrar que la tasa de retorno es inferior a la que los agentes cobran en la actualidad, para aplicarla a modo de proteger el criterio de eficiencia, como si esa diferencia en la tasa de retorno fuese un elemento nuevo o sorpresivo, como si la tasa de retorno no fuese definida por el mismo regulador, y como si el responsable de ajustar oportunamente la metodología no fuese la misma CREG. Lo que el regulador propone es que las tarifas se mantengan de acuerdo con la revisión que la CREG hizo hace 10 años, respecto de todos los elementos de la tarifa, y que sólo aplique la nueva tasa de descuento, al principio de la vigencia de la nueva tarifa, en razón a que esta tasa se encuentra desactualizada, como si las demás variables incluidas en el cálculo de la tarifa definida hace 10 años, no lo estuvieran también, asunto que ni siquiera es evaluado dentro del documento soporte que se pone en consideración.</p>	<p>La justificación del cumplimiento de los principios de eficiencia económica y de suficiencia financiera se hace sobre argumentos concretos como son que no se trasladen costos ineficientes en las tarifas de los usuarios y además que se remuneren a los agentes de un monopolio natural, como el transporte de gas natural, en las mismas condiciones en que se remuneraría una empresa de riesgo similar. La metodología en comento cumple los dos principios anteriores como ya se ha expresado en peticiones de diferentes agentes y en este documento. La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 743

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En ese sentido, el documento no puede considerarse en sí mismo una justificación constitucional o legal de la metodología tarifaria. Sin embargo, de esa misma descripción es posible concluir las razones por las cuales la metodología propuesta desconoce los criterios establecidos en el artículo 87 de la ley 142 de 1994:</p> <p>→ El regulador acepta que la tarifa no refleja en el mismo momento la totalidad de los parámetros que la conforman; esto es, la metodología sería contraria a los criterios tarifarios, en la medida que el precio que inicialmente se establezca como tarifa, solamente sería el resultado de la aplicación de uno de esos parámetros (que corresponde a la actualización de la tasa de retorno de capital), dejando de lado los demás criterios para ser aplicados en el tiempo, lapso durante el cual se estaría violando de manera expresa y clara la ley, y sobre todo los derechos de los agentes sujetos a regulación.</p> <p>→ Es evidente que el regulador, en la historia de su existencia, nunca ha aplicado una metodología de la manera como la propone, y en ese sentido, en la totalidad de las metodologías tanto para el servicio de energía eléctrica como de gas hasta la fecha, el precio definido como tarifa para las empresas sometidas al régimen de libertad tarifaria, reconoce no solamente la actualización de la tasa de retorno de capital, sino al mismo tiempo, la totalidad de la evolución tanto de las inversiones como de la demanda y los gastos de AOM.</p> <p>→ Afirmar que la metodología incluye diferentes etapas, o como las llama el regulador dentro del documento “variables que determina en el momento en que estas variables sean valoradas” implica en realidad, un quebrantamiento expreso a los criterios tarifarios, justificándose, según se desprende del mismo documento, en que el regulador tiene una facultad no establecida en la ley de aplicar de manera diferenciada los criterios tarifarios establecidos en el artículo 87, de manera tal que la tarifa no los refleje en su totalidad en un mismo momento.</p>	<p>No se comparte el comentario: La Comisión no ha manifestado que la tarifa no refleja la totalidad de los parámetros que la conforman. La metodología siempre considera la aplicación de todos los parámetros solo que en la aplicación inicial actualiza la tasa de descuento (WACC) y mantiene las demás variables. Similar a como lo proponen los transportadores con excepción de los activos y la tasa de descuento. Una vez se ha evaluado la solicitud de cargos quedan actualizados todos los parámetros. Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 744

		<p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el período tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce ajustes respecto del período tarifario anterior.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	<b>Código:</b> RG-FT-005	<b>Versión:</b> 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	<b>Fecha última revisión:</b> 14/11/2017	<b>Página:</b> 745

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Sin duda alguna la metodología tarifaria que propone la CREG para la actividad de transporte, resulta ser en realidad un quiebre a la confianza legítima materializada en un cambio fundamental en la interpretación que desde 1994 venía haciendo el regulador, cambio que consiste fundamentalmente en aplicar aquello que determina una reducción en la tarifa, desechando de manera clara el reconocimiento de los esfuerzos que los agentes hicieron durante los últimos 10 años, y que el regulador no ha incorporado dentro de la base tarifaria. Pero el documento soporte va más allá, e incluye la siguiente afirmación:                  “Este esquema propuesto para la definición de cargos se diferencia de modelos de fijación de tarifas en los que se ha mantenido la aplicación de los cargos calculados con la metodología anterior durante la vigencia de la nueva metodología, hasta que se valoren todas las variables para actualizar los cargos. Sin embargo, esta última alternativa no se ajusta al principio regulatorio de eficiencia económica, en el caso actual, porque mantener la aplicación de los cargos de la anterior metodología durante el período de revisión y cálculo de los nuevos cargos, reflejarían en dicho período un sobre costo en la remuneración de las inversiones, al reconocer una rentabilidad superior a la de mercado. Dicho sobre costo estaría a cargo de los usuarios de transporte de gas natural, y constituiría una renta adicional para el transportador, superior a la que tendría en un mercado en competencia.”                  Esta afirmación resulta injustificable, si se tiene en cuenta lo siguiente:                  → Es responsabilidad de la CREG la determinación de las metodologías tarifarias, por lo menos cada cinco años, considerando además que es una institución especializada a cargo de unos sectores particulares, cuya única función es precisamente esa; en ese sentido, si la tasa de descuento como parte de la aplicación de la metodología tarifaria resulta desactualizada, el único responsable es el mismo regulador, quien debió establecer la nueva metodología desde el año 2015.                  → La novedosa teoría que se desprende del texto transcrito, implicaría que el regulador estaría haciendo uso de una facultad que no existe dentro de la ley 142 de 1994, para corregir un supuesto error de los actos administrativos derivados de la</p>	<p>La metodología propuesta considera todas las variables que requiere la definición tarifaria tanto en la aplicación inicial del cálculo de cargos como en la actualización posterior una vez evaluada la solicitud de cargos. Tanto es así que la única diferencia con lo que solicitan los transportadores es el valor en pesos de los activos y la tasa de descuento (WACC) en el cálculo inicial. Por tanto, no es preciso el comentario. La Comisión no está corrigiendo un error al expedir la metodología como está propuesto, lo que está haciendo es definir la nueva metodología para el siguiente período tarifario. La ley prevé que los cargos estarán vigentes hasta la expedición de los nuevos cargos producto de una nueva metodología tarifaria en un nuevo período tarifario.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 746



	<p>aplicación de la Resolución 126 de 2010, eximiéndose de los procedimientos previstos en el CPACA para la revocatoria de los actos administrativos particulares, e incluso, de la misma ley 142 de 1994, en su artículo 126, que establece la facultad de oficio del regulador para corregir los errores graves de cálculo que se hubiesen podido presentar en la determinación de una tarifa.</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	<b>Código: RG-FT-005</b>	<b>Versión: 1</b>
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	<b>Fecha última revisión: 14/11/2017</b>	<b>Página: 747</b>

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Nótese que la diferencia fundamental entre el camino escogido por el regulador, de imponer a través de un acto de carácter general una revisión tarifaria que aplica parcialmente y de manera limitada en los criterios tarifarios del artículo 87, y el camino que establece el CPACA así como el artículo 126 de la ley 142 de 1994, es precisamente el derecho de defensa que le asiste a los particulares, para contener la acción abusiva del Estado en la disposición de los derechos que le otorga la ley, y que el regulador pretende arrebatarse a través de una interpretación que contradice sus propios actos en el pasado, y la lógica de la regulación económica. En ese sentido, lo que el documento identifica como una tarifa con “sobrecostos”, corresponde a actos administrativos particulares, que tienen una forma de ser modificados en razón a su naturaleza específica, y esa forma no incluye la imposición de la metodología por etapas o por aplicaciones como la pretende hacer el regulador.</p>	<p>La metodología cumple con los principios legales y constitucionales, garantizando así el derecho de participación ciudadana. La regulación ha estado disponible por 12 meses para comentarios por lo que no se puede afirmar que no han podido ejercer el derecho a la defensa. También se confunden las resoluciones de cargos particulares por empresa producto de la nueva metodología con la misma metodología. En anteriores respuestas ya se ha explicado en detalle la validez de hacer varias actualizaciones de las variables sin que ello signifique una nueva metodología.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Resulta inaceptable la forma como el regulador determina la existencia del supuesto “sobrecosto” en la tarifa asociada a los cambios en la tasa de retorno del capital, y no se pronuncie respecto del retraso de la señal económica, ni de los perjuicios que ese retraso le determina a los agentes que en virtud del principio de confianza legítima resolvieron asumir unos riesgos, realizar inversiones, y asumir los cambios drásticos que se han derivado en la demanda con la cual se calcula la tarifa. En lo que tiene que ver con las responsabilidades en cabeza de las entidades públicas, es claro que en el evento de existir una ineficiencia que implique un sobrecosto a los usuarios, ésta estaría en cabeza de la CREG, quien fue la única responsable de expedir una metodología en el año 2015 para la actividad de transporte, y no aprobarla de manera oportuna.</p>	<p>La justificación del cumplimiento de los principios de eficiencia económica y de suficiencia financiera se hace sobre argumentos concretos como son que no se trasladen costos ineficientes en las tarifas de los usuarios y además que se remuneren a los agentes de un monopolio natural, como el transporte de gas natural, en las mismas condiciones en que se remuneraría una empresa de riesgo similar. La metodología en comento cumple los dos principios anteriores como ya se ha expresado en peticiones de diferentes agentes y en este documento. La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 748</p>

		argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	<b>Código:</b> RG-FT-005	<b>Versión:</b> 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	<b>Fecha última revisión:</b> 14/11/2017	<b>Página:</b> 749

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En otro aparte, el documento incluye una afirmación que verdaderamente contradice los fundamentos más básicos de la Constitución Política, y de la ley, respecto de la actuación administrativa, de la siguiente manera: “Todo lo anterior considerando las competencias y el marco de acción que delimita las actuaciones de la Comisión. Es decir, el marco legal no limita o impide que la definición de las metodologías tarifarias pueda considerar su aplicación mediante un proceso de definición de cargos. Para su definición, se está cumpliendo con el principio constitucional descrito en el artículo 365, el reconocimiento de los principios tarifarios descritos en la Ley 142 de 1994, al igual que las reglas para su expedición.” (Subraya fuera de texto)</p> <p>En efecto, el aparte transcrito muestra de manera clara que el regulador no encontró una facultad expresa para hacer lo que se propone dentro de la metodología tarifaria, y en ese sentido, recurre a la ausencia de una limitación o de una prohibición, para validar la actuación que se propone aprobar en el acto administrativo general. Lo anterior como se dijo con anterioridad, viola de manera flagrante principios claves de la Constitución de 1991, en la medida en que invierte la aplicación del artículo 6 de la Constitución política, cuyo texto señala lo siguiente: “Artículo 6. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las Leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones.”</p> <p>El principio anterior, se complementa con el artículo 122 de la Constitución política, que señala lo siguiente: “Artículo 122. No habrá empleo público que no tenga funciones detalladas en ley o reglamento y para proveerlos de carácter remunerados se requiere que estén contemplados en la respectiva planta y previstos sus emolumentos en el presupuesto correspondiente.”</p> <p>En ese sentido, contrario a lo que se afirma dentro del aparte transcrito del documento puesto consideración, para que una entidad pueda actuar en una determinada forma, requiere que exista una facultad expresa, so pena de actuar por fuera de sus funciones, o en extralimitación de estas. Así, el documento jurídico contenido en la Circular 057 de 2021,</p>	<p>La CREG actúa bajo las competencias que la ley le otorga y bajo el marco de acción que la delimita como los principios, los procedimientos y finalidades. Por ende, la definición de la metodología se enmarca dentro de estos preceptos en línea por lo fijado por la jurisprudencia que ha ratificado el uso de estas disposiciones legales para la motivación de sus actos.</p> <p>La ley no detalla la aplicación de sus preceptos sino que le corresponde a la Comisión aplicarlos y hacerlos efectivos mediante las disposiciones que emite. El cumplimiento de los principios tarifarios dentro de la metodología ha sido ampliamente respondido en las diferentes respuestas a los comentarios y en el cuerpo del documento soporte.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 750

	<p>confiesa de manera clara que el regulador no tiene facultades para proponer la metodología en los términos como lo propone en la Resolución 160 de 2020, y que, al mismo tiempo, está actuando bajo la premisa de que dicha actuación no tiene que estar prevista en el ordenamiento jurídico, sino por el contrario, solo requiere no estar limitada o prohibida.</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	<b>Código: RG-FT-005</b>	<b>Versión: 1</b>
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	<b>Fecha última revisión: 14/11/2017</b>	<b>Página: 751</b>

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Es importante subrayar que la orden impartida por el juez de tutela exige que la respuesta incluya lo que “en derecho corresponda”. Por lo tanto, no cualquier respuesta cumple lo ordenado. Debe ser una respuesta que cumpla con los criterios señalados por el juez de tutela, siendo uno de los más importantes precisamente que la respuesta aplique correctamente el derecho. En este caso, la propia CREG reconoce en el documento divulgado que dejará de aplicar varios parámetros establecidos en las definiciones adoptadas por el legislador. Una respuesta que deja de aplicar el derecho, en todo o en parte, no está cumpliendo lo ordenado por el juez de tutela, lo cual es extremadamente grave porque la orden del juez de tutela debe acatarse plenamente y en la Circular 057 la propia CREG reconoce que no los va a aplicar, aunque, ella sabe y así lo afirma, que la ley exige que la fórmula tarifaria adoptada incluya los parámetros usados por el legislador para definir eficiencia económica y suficiencia financiera. De manera muy respetuosa invitamos a la CREG a cumplir lo ordenado por el juez constitucional.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. No es claro por qué se afirma que la CREG no ha dado cumplimiento al AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible. Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020. Este análisis ya fueron enviados a quienes lo solicitaron.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 752

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En el evento de que la CREG requiera más tiempo para hacer el estudio jurídico, Promigas manifestaría ante el juez de tutela que acepta el tiempo razonable necesario para que explique si incluirá los criterios legales que dejaría por fuera en la primera aplicación o etapa, o, de lo contrario, que explique por qué dejarlos de incluir es actuar “conforme a derecho”, como lo ordenó el fallo de tutela.</p>	<p>La Comisión considera que ha hecho la sustentación legal y técnica suficiente y es la que se ha manifestado a los agentes y al mercado en general y la que se hará pública con la expedición de la resolución definitiva y sus documentos de soporte..</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La doctrina de la regulación económica, parte del supuesto de que ésta es una atribución que ejerce el Estado para orientar la actividad privada que se desarrolla en el mercado, y al mismo tiempo, para limitar aquellas rentas monopólicas que se pudieran dar, ante fallas de funcionamiento del mercado en la competencia entre agentes, que ameritan la intervención del mismo. (Viscusi, Vernon y Harrinton 2000, 297-298). En ese sentido, es importante resaltar que la actuación del Estado, dentro del ejercicio de la regulación económica, busca corregir las fallas del mercado para lograr que este opere en condiciones de competencia, o para simular las condiciones de competencia cuando éstas no son posibles. La teoría de la regulación económica ubica la responsabilidad en el ente que ejerce la intervención, no sólo de analizar la cadena de producción con la cual se presta el bien o servicio sujeto a regulación, sino adicionalmente, para determinar y definir el régimen aplicable a la cadena general, o a cada uno de los eslabones que la componen, para de esta manera ubicarlas dentro del régimen de libertad, de libertad vigilada, o libertad regulada.</p> <p>Es esta facultad a la que hace relación la sentencia C150 de 2003, cuyo aparte se cita dentro del documento, lo que no faculta al regulador a no cumplir con los parámetros que le establece la ley para cada uno de los regímenes antes previstos, mucho más de aquellos donde su intervención limita de manera absoluta la libertad de los agentes en el mercado, para definir los términos y condiciones con los cuales hace la transacción, esto es, se presta el servicio y se paga la contraprestación respectiva. Así, el regulador tiene la facultad general de clasificar las actividades dentro de los diferentes regímenes que se presentan como posibilidades de intervención de la regulación en los sectores, partiendo de aquellos donde la intervención resulta de</p>	<p>De conformidad con los artículos 333 y 365 de la Constitución Política los servicios públicos domiciliarios como regla general se prestan en régimen de competencia. El artículo 22 de la Ley 142 de 1994 desarrolla el principio de libertad de empresa, comúnmente conocido como libertad de entrada, previsto en el artículo 10 de la misma ley.</p> <p>Este principio consiste en permitir que las empresas debidamente constituidas y organizadas desarrollen su objeto social sin que sea necesaria la expedición de algún título habilitante por parte de las autoridades administrativas. Con ello se busca que en el régimen de competencia de los servicios públicos domiciliarios no existan barreras legales o procedimientos administrativos que obstaculicen el ingreso de nuevos operadores al mercado.</p> <p>En este sentido, la metodología no se considera como una barrera para el desarrollo de este principio constitucional en tanto que, las reglas que define constituyen una señal para la remuneración del mercado de transporte de gas natural de todos los transportadores debidamente constituidos y que estén prestando un servicio.</p> <p>La libertad de empresa, también denominada libre iniciativa privada conforme a la Corte Constitucional, sentencia C- 228 de 2010, se concibe como “aquella facultad de participación en el mercado a través de actividades empresariales destinadas a la oferta de bienes y servicios”. Con base en lo anterior, la</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 753</p>

	<p>baja intensidad, donde existen condiciones para que fluya la competencia entre los agentes, hasta llegar instrumentos de intervención de alta intensidad, a través de la definición de precios y cantidades (Viscusi, Vernon y Harrinton 2000, 313-315), esto último dentro de régimen de libertad regulada.</p> <p>Ahora bien, la función de configuración tanto de los precios como de las cantidades, que se desprende de la aplicación del régimen de libertad regulada, debe ejercerse obviamente con el respeto a los principios, valores, derechos y libertades contemplados en la Constitución Política, asunto que resulta común a todos los países que aplican el modelo (Phillips 1993, 83-120). Uno de esos principios, tiene una relación directa con la libertad de empresa, la libre iniciativa privada y la libre competencia, en la medida en que la intervención que el regulador ejerce dentro del régimen de libertad regulada tiene como objetivo reflejar las condiciones que tendría esa actividad si se desarrollara en condiciones de competencia, considerando la ausencia de subsidios en la inversión para la prestación del servicio.</p>	<p>metodología propende por reflejar unos cargos eficientes en un ambiente en competencia considerando las condiciones de mercado actual.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Así entonces, según este principio, la regulación no podría impedir que el agente que ejerce la actividad sujeta a regulación, no capture los ingresos y beneficios que tendría si esa actividad se desarrollará en condiciones de competencia, lo que obviamente determina un límite claro al acto de intervención, y al mismo tiempo, deviene en un derecho en cabeza del agente regulado. Otro principio que debe considerar la intervención a través de la regulación económica tiene que ver claramente con el derecho de propiedad, entendido este como uno que contiene diferentes atributos, dentro de los cuales se incluye la explotación de los bienes sobre los cuales se desprende del derecho, y al mismo tiempo, de que esa explotación se ejerza precisamente de la misma manera como se haría en condiciones de mercado.</p>	<p>Precisamente es lo que está aplicando la Comisión, es decir, que en la determinación de los cargos de un monopolio natural se apliquen las condiciones de mercado como en este caso la tasa de descuento (WACC).</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 754



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>De acuerdo con lo anterior, y como resulta obvio y lógico, el accionar que tiene el ente regulador se enmarca dentro de unos parámetros normativos, al igual que cualquier otra función del Estado, y al mismo tiempo, en la medida en que la intervención se ejerce para satisfacer las necesidades asociadas al servicio público, a través de la limitación las libertades de los agentes en el mercado y como mecanismo para corregir una falla en el mismo; el ejercicio de esta facultad, debe aplicarse con especial cuidado para respetar los derechos del sujeto regulado, lo cual evidentemente no se da en la propuesta metodológica que formula el regulador. Ahora bien, el regulador, respecto de aquellas actividades sujetas al régimen de libertad regulada, tiene unas implicaciones que permean la relación del agente regulado con los usuarios del servicio, en la medida que define las condiciones de precio, cantidad y calidad con las cuales se debe prestar el servicio.</p>	<p>La CREG actúa bajo las competencias que la ley le otorga y bajo el marco de acción que la delimita como los principios, los procedimientos y finalidades. Por ende, la definición de la metodología se enmarca dentro de estos preceptos en línea por lo fijado por la jurisprudencia que ha ratificado el uso de estas disposiciones legales para la motivación de sus actos.</p> <p>No se comparte el comentario puesto que se están cumpliendo los principios tarifarios que aplican tanto a los prestadores del servicio como de los usuarios</p>
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 755

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La definición del precio de la transacción entonces determina el valor que ésta tendría si estuviesen en condiciones de competencia; en la medida que el precio busca reflejar las condiciones de la transacción, éste no puede ser construido por partes, ni parcialmente, sino de manera integral, de lo contrario no estaría corrigiendo la falla del mercado, sino distorsionando la señal en favor de una de las partes. En ese sentido, cuando la CREG no aplica de manera simultánea todos los criterios para definir la tarifa, y al mismo tiempo le da prevalencia a aquel que conoce que la reduce, incumple su deber de corregir el precio para enmendar la falla del mercado, y distorsiona el precio, de manera que no cumple con su objetivo de ser el que el prestador tendría, si estuviera en condiciones de competencia.</p>	<p>No se comparte el comentario: La Comisión no ha manifestado que la tarifa no refleja la totalidad de los parámetros que la conforman. La metodología siempre considera la aplicación de todos los parámetros solo que en la aplicación inicial actualiza la tasa de descuento (WACC) y mantiene las demás variables. Similar a como lo proponen los transportadores con excepción de los activos y la tasa de descuento. Una vez se ha evaluado la solicitud de cargos quedan actualizados todos los parámetros. Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varios pasos. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>En el periodo tarifario vigente a empresas como Promigas, TGI y Promioriente se les han hecho ajustes en los cargos por el concepto descrito, manteniéndose los demás parámetros constantes. Esto es, sin haber actualizado tasa de descuento y los valores de demandas que años atrás se tuvieron en cuenta en el cálculo tarifario. Este procedimiento, para las 3 empresas mencionadas significó incrementos tarifarios. Nótese que si la CREG en estas situaciones hubiere actualizado la tasa de descuento y los valores de las demandas, los posibles incrementos que ocurrieron hubiesen sido menores o incluso los cargos habrían podido bajar. Ahora bien, esa es la metodología y la CREG respetó y procedió con lo que se acordó como metodología.</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 756

		<p>De los elementos expuestos nótese que una metodología sí puede contemplar una aplicación en donde uno sólo de los parámetros sea el que se ajuste. La metodología de transporte en comentarios permite determinar las tarifas con criterios y formulas técnicas, estará vigente durante el período tarifario como metodología dando estabilidad a las reglas e introduce ajustes respecto del período tarifario anterior.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 757

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Considerando que esta discusión puede ser revisada por una tercera parte, tal vez sea útil ilustrar lo anterior con un ejemplo sencillo.                  Supongamos que, en un mercado en competencia, un agente dentro del mercado encuentra un endeudamiento más barato en el mercado, pero al mismo tiempo, ha visto como las condiciones de operación han cambiado, incrementando los costos de prestación del servicio.                  Ese agente, que se insiste opera en condiciones de competencia, tendría en cuenta la reducción de su endeudamiento para ver la forma como puede tener ser más competitivo en el mercado, pero al mismo tiempo, los mayores costos de su operación.                  La propuesta de la CREG implicaría que ese agente en competencia reduzca el precio de sus productos, transfiriendo la totalidad de los ahorros obtenidos por una menor tasa de endeudamiento, y no incluir los mayores costos derivados de su operación. Esto simplemente no es razonable y demuestra claramente la extralimitación de funciones que pretende la CREG con la propuesta de Metodología.</p>	<p>En principio es importante aclarar que la señal regulatoria para pasar de USD a pesos los cargos se emitió a partir de la Resolución CREG 160 de 2020, la cual se publicó en la página web el 27 de octubre de 2020 de tal manera que los agentes pudieran prever las acciones necesarias. Adicionalmente en la resolución definitiva se plantea un periodo de transición de seis (6) meses, para lo cual sólo empezará aplicar la etapa de actualización de cargos a partir del mes séptimo, por lo que se considera que el riesgo puede ser administrado por el transportador sin que por ello se este afectando los principios constitucionales y tarifarios descritos en la ley.</p> <p>Este ejemplo no aplica para analizar las condiciones de un agente en una actividad de monopolio natural. La CREG lo que busca es que no haya un poder mercado en la fijación de los cargos o tarifas y en la prestación del servicio. Por esta razón la metodología busca que los cargos se definan simulando las condiciones de un mercado. Es el caso en que se remuneran todos los activos con una rentabilidad de mercado y los gastos AOM eficientes.</p>
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 758

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En la sección del análisis jurídico “Necesidad de aplicación de un proceso de definición de cargos de la metodología de transporte de gas natural” la Comisión afirma que la aplicación por etapas o por variables, como pareciera ser el nuevo lenguaje que maneja el regulador, y que aún no se pone en consideración de los agentes, se ajusta a los criterios de eficiencia económica, en la medida en que la actualización de la tasa de descuento es la única variable que puede aplicarse, de manera automática, y sin necesidad de información por parte de los agentes para la configuración de la tarifa.</p> <p>En ese sentido, el documento resume la posición expresada respecto de las diferentes variables que conforman la tarifa de la siguiente manera:</p> <p>“En síntesis, los cargos que calcula el transportador al inicio de la vigencia de la nueva metodología conservan los mismos parámetros de los cargos calculados con la metodología anterior, con excepción de la tasa de descuento o de rentabilidad, por ser un elemento que reconoce las condiciones del mercado en ese momento y que evita el traslado de costos ineficientes en la tarifa. Por ello, esta Comisión sostiene que no es posible hablar de que no se lleva a cabo una debida y correcta remuneración de la actividad en perjuicio de los criterios tarifarios de eficiencia económica y suficiencia financiera.”</p> <p>Tal y como se desprende del texto transcrito, el documento hace un salto argumentativo desde la descripción de la metodología que se propone, con la aplicación prevalente de la tasa de descuento, hasta la conclusión según la cual, la Comisión sostiene que no es posible hablar de que “no se lleva a cabo una debida y correcta remuneración de la actividad en perjuicio de los criterios tarifarios de eficiencia económica y suficiencia financiera”, sin explicar siquiera de manera somera, la forma como los dos elementos se unen.</p> <p>En este punto se insiste, que el regulador a través de este argumento, en el que no explica de manera real el fundamento jurídico detrás de su posición, reniega de la función de regulación que ejerce la CREG, en la medida en que propone que su intervención determine una tarifa que solamente aplique una</p>	<p>La justificación del cumplimiento de los principios de eficiencia económica y de suficiencia financiera se hace sobre argumentos concretos como son que no se trasladen costos ineficientes en las tarifas de los usuarios y además que se remuneren a los agentes de un monopolio natural como el transporte de gas natural en las mismas condiciones en que se remuneraría una empresa de riesgo similar. La metodología en comentarios cumple los dos principios anteriores como ya se ha demostrado en las respuestas a peticiones de diferentes agentes y en este documento. Adicionalmente, la diferencia entre la aplicación de la tasa de descuento (WACC) y las demás variables mencionadas es que estas últimas si requieren un tiempo de evaluación por parte de la Comisión antes de actualizar los cargos. La tasa de descuento es conocida desde el momento de la vigencia de la nueva metodología. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos).</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 759

	<p>variable actualizada, que corresponde a la tasa de retorno, y que deje de lado las demás variables de la forma como se definieron en el año 2010, es decir, con más de 7 años de retraso, y al mismo tiempo afirma que esas variables corresponden a los criterios tarifarios de eficiencia económica y suficiencia financiera establecidos en la ley 142 de 1994.</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	<b>Código: RG-FT-005</b>	<b>Versión: 1</b>
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	<b>Fecha última revisión: 14/11/2017</b>	<b>Página: 760</b>

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La afirmación, además, no tiene en consideración la contradicción que la misma se deriva, en la medida que, en las tarifas actualmente vigentes, la tasa de retorno no es la única variable desactualizada, y en ese sentido, si el criterio es aplicar con prelación la tasa de retorno por estar desactualizada, en contra del prestador del servicio, el mismo criterio debería aplicarse para el resto de las variables que no se actualizan hace diez años, por omisiones del servicio de regulación. Al mismo tiempo, niega la función principal de la regulación económica, al no establecer una tarifa que en efecto reconozca la totalidad de los parámetros que la componen, de una manera correcta y actualizada, y de acuerdo con la realidad de estas, simplemente por ahorrarse el procedimiento administrativo al que tienen derecho las empresas, en su relación con el Estado, encontrándolo como un “estorbo” que dilataría de manera innecesaria, la aplicación de las señales económicas, que el regulador pretende imponer, tal como lo manifiesta en el siguiente aparte:                  (...) Para las inversiones y los gastos de AOM se considera que no son actualizables en el momento del cálculo del cargo por parte de los transportadores, en razón a que el valor a integrar dentro de los cargos debe ser producto de un análisis objetivo, a fin de determinar su necesidad y su valor eficiente a partir del análisis de la Comisión dentro de la solicitud de actualización de cargos. En el caso de las demandas, estas no son actualizables en el momento del cálculo del cargo por parte de los transportadores, en razón a que el valor a integrar dentro de los cargos debe ser producto de un análisis objetivo a fin de determinar un valor eficiente. Esta variable se determina con información proyectada por los transportadores para el horizonte de 20 años, la cual debe ser verificada por la Comisión dentro de la solicitud de actualización de cargos.”</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario.</p> <p>La diferencia entre la aplicación de la tasa de descuento (WACC) y las demás variables mencionadas es que estas últimas si requieren un tiempo de evaluación por parte de la Comisión antes de actualizar los cargos. La tasa de descuento es conocida desde el momento de la vigencia de la nueva metodología. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos).</p>
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 761

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Por otra parte, en la sección “procedimiento de expedición de la metodología tarifaria de remuneración de transporte de gas natural”, el regulador hace un recuento de las diferentes actuaciones que viene haciendo desde el año 2016, en el cual se publicó la primera propuesta de metodología tarifaria a través de la Resolución 090 de ese año, haciendo una relación de las diferentes actividades realizadas por el regulador, en cumplimiento de las funciones que justifican su existencia misma. De la enumeración de los procedimientos, resulta extraño que la Comisión, no tenga en cuenta que la relación de los hechos, dan cuenta de la falla en la prestación del servicio de regulación que se derivan del mismo, y en ese mismo sentido, de la confesión que implica ese mismo recuento, de los supuestos sobrecostos a los cuales hace referencia el regulador, que teóricamente están pagando los usuarios del servicio de transporte. En segundo lugar, llama la atención el esfuerzo que hace la Comisión, por determinar que la Resolución 160 de 2020, es en realidad la misma Resolución 090 de 2016, con algunas modificaciones menores, cuando en realidad son dos señales completamente diferentes, particularmente en la forma atípica, anormal e ilegal que el regulador incluyó en el último texto.</p>	<p>La expedición de la metodología de remuneración de gas natural cumple con los principios constitucionales y legales, incluyendo el de participación ciudadana.</p> <p>El procedimiento realizado para la definición de la metodología se describe en los antecedentes de la resolución que este documento acompaña, al igual que en presente documento soporte se da respuesta a los comentarios emitidos a raíz de la consulta realizada mediante la Res. 160 de 2020 y la Circular CREG 057 de 2021. En consecuencia, no se consideran violados los principios legales dado que se han dado todas las garantías para que la participación de la ciudadanía fuera efectiva y tomada en cuenta para la resolución y por ende no se tomaron decisiones arbitrarias sino con base en análisis y sustentaciones.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En ese sentido, se insiste que no por el hecho de que una metodología incluya una forma de remunerar las inversiones, cumpla necesariamente con la materialidad del criterio de eficiencia económica, como en efecto ocurre en la propuesta que hace el regulador. Para que se pueda afirmar que la metodología cumple con los criterios establecidos en el artículo 87 de la ley 142, se requiere que aplique de manera real, verdadera y material cada uno de los condicionamientos que establece tanto el criterio de eficiencia económica como el criterio de suficiencia financiera. En el caso que nos ocupa, es evidente que los cambios que el regulador le incluyó a la Resolución 090 de 2016, con el propósito de cubrir su propia falla, al no actualizar oportunamente la tarifa, es una forma de trasladar la responsabilidad del regulador, a los agentes que prestan el servicio público.</p>	<p>En las respuestas anteriores se explicado en detalle el cumplimiento de la nueva metodología del principio de eficiencia económica. Las demás afirmaciones son hipótesis del agente.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 762</p>



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Dentro del documento que se pone a consideración, la Comisión expresa que la resolución definitiva, modificaría la intención original de aplicar la tarifa por etapas, para ahora hacerlo por un “esquema de actualización de cargos a partir de variables”. Es evidente que el regulador, considerando la importancia que tiene el cambio antes mencionado, y si éste insiste en la aplicación por variables contraria a derecho, tiene que realizar la publicación para consulta nuevamente de la metodología tarifaria, tal y como de manera clara lo ha manifestado el Consejo de Estado, en la revisión que hiciera de una decisión de la Comisión Nacional de Televisión<sup>2</sup>. En ese sentido, tal y como se señala en el fallo en mención, los particulares y especialmente los agentes que prestan el servicio tienen el derecho de conocer y comentar previamente los cambios que se hagan en la metodología tarifaria, salvo que éstos sean menores, en cuyo caso la modificación que propone el regulador no cambia en absoluto el juicio que se hace sobre el texto originalmente previsto.</p>	<p>Las aclaraciones en los términos que describen la aplicación de la metodología no se considera un cambio de fondo que requiera una nueva consulta de la resolución.</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 763



<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Como primera medida se hace necesario exponer que no es claro el objetivo de la publicación (que además no es clara frente al procedimiento de definición de metodologías tarifarias establecidas en las normas y regulación vigente) ni del contenido general del Análisis Jurídico de la circular en mención, toda vez que si en el mismo se establece: “El presente documento tiene como objetivo hacer público el análisis jurídico realizado por la Comisión (...), con ocasión de las inquietudes y observaciones que se recibieron en el período de consulta de la Resolución CREG 160 de 2020 y las recomendaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio.” (Subrayado fuera del texto) no es evidente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sobre qué inquietudes y observaciones se está dando respuesta, si son consideraciones de carácter general o si se refieren a una entidad o empresa en particular, debido a que para el caso particular de Progasur S.A.E.S.P., en dicha Circular no se está dando respuesta a los comentarios presentados, entre otros los radicados en el mes de diciembre de 2020 al proyecto de resolución.</li> <li>2. Si las observaciones que se recibieron de la SIC obedecen al radicado 21-183840 del 11 de junio 2021 Concepto de Abogacía de la Competencia o por lo contrario se refieren a otra comunicación o solicitud adicional de dicha entidad, dado que, en la misma no se encuentran respondidas las inquietudes y recomendaciones presentadas en el Concepto de Abogacía de la Competencia.</li> </ol>	<p>La Circular CREG 057 de 2021 obedece al cumplimiento de un Fallo de Tutela proferido por el Tribunal Superior de Bogotá - Sala Penal, en la cual se admite una Tutela interpuesta por Promigas.</p> <p>Las respuesta a los comentarios que Progasur allegó con ocasión a la consulta de la Resolución CREG 160 de 2020, se han respondido en diferentes comunicaciones y son objeto de respuesta en el presente documento soporte de la resolución.</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 765

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Un claro ejemplo con la propuesta de modificación a la metodología es la inconsistencia que se fundamenta en la aplicación de manera inmediata del cambio de inversión de dólares a pesos y del WACC frente a una revisión objetiva para determinar las demás variables que componen de forma integral de la tarifa. En ambos casos, el documento de la mencionada circular afirma que hace cumplimiento de los principios de suficiencia financiera y eficiencia económica definidas en la Ley 142. Claramente se evidencia que no se cumplen los principios definidos en la ley al no reconocer o justificar cuantitativamente los efectos de aplicar la metodología para el transportador sin comprometer dichos principios.</p>	<p>La señal de remunerar en pesos el valor de los activos en transporte de gas natural se consultó con la Resolución CREG 160 de 2020 y en el Documento CREG 126 de 2020.</p> <p>Producto de los comentarios que se recibieron, en especial sobre la necesidad de brindar un margen de tiempo a aquellos transportadores que tienen deuda en dólares, la Comisión ajustó la señal e incluyó un periodo de seis (6) meses, a partir de la vigencia de la resolución de remuneración del transporte de gas natural, para que los agentes puedan adelantar el correspondiente proceso.</p> <p>En los anteriores términos, cabe resaltar que desde que se anunció la medida con la Resolución CREG 160 de 2020 ya pasó un año, y la Comisión, a partir de la firmeza de la Resolución CREG 175 de 2021 está dando un plazo de 6 meses.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Como hemos manifestado en varias comunicaciones a la CREG, la propuesta metodológica pone en riesgo prestación del servicio de transporte, comprometiendo a su vez la credibilidad regulatoria, al discriminar la revisión de todas las variables que componen las tarifas de transporte en dos fases o etapas; condición ratificada mediante el presente documento en el intento de aclarar las diferencias entre Vigencia y Aplicación.</p>	<p>La Comisión propende por el cumplimiento de los principios legales y constitucionales, sin embargo, en la aplicación de estos principios el resultado debe ser un traslado de precios eficientes al usuario. Por ende, esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p> <p>No sobra señalar en esta respuesta que conforme a las</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 766</p>

		<p>disposiciones contenidas en el párrafo del artículo 4 de la Resolución CREG 004 de 2021 y conforme al párrafo del artículo 4 de la Resolución CREG 103 de 2021, a inicios de 2022 deberá recalcularse la tasa de descuento y si hubiere una diferencia en el resultado de la tasa de descuento superior al 4%, la Comisión emitirá una nueva tasa de descuento.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Otra clara señal de inconsistencia en el mencionado documento, indica que las condiciones de mercado para determinar la tasa de retorno no corresponden a la realidad actual. Siguiendo la misma justificación de la comisión, es indispensable que se ejecute la revisión de las demás variables como por ejemplo la revisión de las condiciones de mercado referentes a la demanda real y las proyecciones definidas por los agentes transportadores.</p>	<p>En primer término, al tercer mes (i.e. febrero 22 de 2022) las empresas realizan las solicitudes de ajuste de cargos para que se modifiquen los AOM, las demandas y las inversiones. Al sexto mes (i.e. junio de 2022) las empresas deben poner los cargos en pesos con la TRM de 31 de diciembre de 2021 y la tasa de descuento que esté vigente. Si no hubiere necesidad de pruebas, la CREG debería estar ajustando los cargos con las solicitudes de las empresas en julio - agosto de 2022. Luego, cada dos años, cuando entren en operación las nuevas inversiones que se ejecuten, podrán hacerse ajustes en los cargos.</p> <p>Esta Comisión consideró necesario reflejar y reconocer una tasa de descuento actualizada de la manera más pronto posible, toda vez que es una variable conocida por el mercado. Debe tenerse en cuenta que si no se hiciera la aplicación inicial de cargos se mantendrían vigentes los cargos de la metodología anterior, es decir, sin actualización de activos, demandas, AOM y la tasa de descuento anterior (15.5% en USD reales antes de impuestos). Lo que hace la diferencia en los argumentos es la aplicación de activos y de la nueva tasa de descuento en pesos (10.94% en pesos reales antes de impuestos).</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 767

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En resumen, reiteramos que todo lo comentado amenaza a las empresas transportadoras y la actividad de transporte de gas natural que ejecutan, arriesgando de una parte la continuidad en la prestación del servicio público domiciliario de gas combustible a los usuarios actualmente conectados y atendidos por el sistema. Nada más ajeno a los objetivos y propuestas del gobierno nacional, y en particular de la CREG. Por esa razón, nuevamente los invitamos a dar respuesta de manera integral a los comentarios propuestos por los agentes, cuantificar los impactos y realizar un análisis profundo de los efectos de manera integral para el servicio de transporte de gas Natural.</p>	<p>En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
---------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 768

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Como primera parte vemos importante mostrar el objetivo primordial de una revisión tarifaria en actividades monopólicas como es el transporte de gas natural. Este objetivo busca que todos los actores relevantes logremos un mecanismo que permita seguir haciendo crecer el sector sin sacrificar su eficiencia. Para lograrlo, es necesario mejorar los aspectos que se identificaron durante la aplicación de la metodología vigente y lograr una gradualidad que beneficie tanto a los usuarios como a las empresas. De manera general, se observa que a pesar de los argumentos jurídicos presentados en la Circular 57 de 2021, los mismos no corrigen la vulneración del principio de legalidad por parte de la CREG, toda vez que los cambios propuestos en la Resolución Creg 160 de 2020 siguen sin observar las normas que el regulador debe tener en cuenta para expedir la regulación tarifaria.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 769

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La CREG no puede pretender que con el ajuste indicado en el numeral 3 de la Circular en comento, relacionado con la sola eliminación de la expresión “etapas” sin modificar los criterios generales para la aplicación de la metodología de remuneración del servicio de transporte y el esquema de cargos, se de cumplimiento a los principios tarifarios definidos en la ley.</p>	<p>La finalidad de la eliminación del término "etapas" es dar mayor claridad a los agentes acerca del contenido de la resolución. Adicionalmente en las respuestas anteriores se ha demostrado el cumplimiento de los principios tarifarios en la resolución de metodología de transporte de gas natural.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La precisión de los conceptos de “vigencia” y “aplicación” y el esfuerzo que se realiza en el documento para justificar que con el esquema de “aplicación” de la metodología no se vulnera el período de vigencia de las fórmulas tarifarias previsto por la Ley 142 de 1994 y los criterios a través de los cuales se fijan las tarifas, desconoce que tales disposiciones tienen como objetivo garantizar la estabilidad en los cargos aprobados, tanto a las empresas como a los usuarios, así como de las tarifas que aplican las empresas, situación que no ocurre con el esquema de “aplicación” de la metodología para el cálculo de la remuneración de un transportador propuesto, en el cual, como se reconoce expresamente “... la aplicación puede darse en diferentes momentos de su vigencia, considerando situaciones específicas y, por ende, ajustando sus cálculos”.</p>	<p>Desde el punto de vista regulatorio y legal una metodología en su aplicación puede incorporar varias aplicaciones. Si esto no fuera posible, incluso la metodología vigente (i.e. contenida en la Resolución CREG 126 de 2010) sería improcedente porque contempla la posibilidad de ajustar los valores de los activos que cumplen VUN, con los valores VRAN y VAO, manteniendo el resto de los parámetros constantes. Nótese que las empresas nunca contradijeron esta señal. En esencia porque la aplicación del artículo 14 de la Resolución CREG 126 de 2010 necesariamente deriva en incrementos tarifarios sin que inmediatamente las empresas tengan que gastar un capital para ejecutar más inversiones.</p> <p>La CREG no acepta la petición de una nueva consulta principalmente porque regulatoria y legalmente ya se han cumplido con todas las etapas para la expedición en forma definitiva la metodología. Una nueva consulta, en la experiencia de la CREG, derivaría al menos en 6 meses más. Esto es ineficiente.</p> <p>El interés en procrastinar la metodología sólo se justifica en mantener en los cargos unos valores de demandas desactualizados y una tasa de descuento desactualizada. La nueva metodología corrige esas señales. Cada dos años en las revisiones por inclusión de nuevos valores de inversión las demandas se vuelven a revisar, disminuyéndole el riesgo a los transportadores y a los usuarios. Por otra parte, la tasa de descuento, conforme quedó la Resolución CREG 004 de 2021, siempre que haya un cambio en el impuesto de renta, la CREG debe hacer un análisis</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 770</p>



		que puede derivar en un ajuste de la tasa. La CREG ya cumplió con lo solicitado mediante acciones legales.
Legalidad y etapas	También debe tenerse en cuenta que el artículo 87 de la Ley 142 establece los criterios que deben ser observados a la hora de fijar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios, dentro de los cuales destacamos la eficiencia económica, suficiencia financiera, simplicidad y transparencia, los cuales no se evidencia en la aplicación de la metodología propuesta. Si bien, la CREG de acuerdo con el artículo 73.11 de la Ley 142, es competente para establecer fórmulas para la fijación de las tarifas de los servicios públicos, cuando ello corresponda según lo previsto en el artículo 88, función asignada específicamente a la CREG en el artículo 74.1.d) de la Ley 142, en el presente caso, con el esquema especial de “aplicación” de la metodología ya no por “etapas”, no solo se delega esa competencia en la primera etapa o primera situación de aplicación, según el nuevo lenguaje, a las empresas de transporte que ostentan la condición de monopolios naturales, sino que desconoce adicionalmente el principio de periodicidad tarifaria establecido en el artículo 126 de la misma ley y la publicidad y motivación de la metodología propuesta.	La aplicación de la metodología en la actualización inicial realizada por los transportadores contiene un procedimiento mediante el cual las empresas, una vez ajusten los cargos deben dejar la memoria de cálculo, publicar y dan aviso de los nuevos valores a la SSPD.
Legalidad y etapas	En conclusión, la argumentación jurídica no aborda los fines esenciales que deben ser observados por la CREG a la hora de establecer la nueva metodología tarifaria, ni tampoco hay evidencia del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 124 y 127 de la Ley 142, del Decreto 1078 de 2015 y de la metodología AIR presentada en el documento CONPES. Como consecuencia de lo anterior, no se cumple el estándar legal establecido en el artículo 42 del CPACA o de las interpretaciones jurisprudenciales sobre la motivación de los actos administrativos.	La metodología considera el cumplimiento de las normas sobre régimen tarifario de las empresas de servicios públicos descritas en la Ley 142 de 1994 y con el procedimiento para su expedición descritas en el artículo 127 de la Ley 142 de 1994, el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, las disposiciones del Decreto 2696 de 2004 recogidas en el decreto único 1075 de 2015, y la Resolución CREG 039 de 2017 (reglamento de la CREG), tal como se describe en el numeral 2 de la Circular CREG 057 de 2021. En el presente documento soporte se encuentran todas las explicaciones adicionales a las de la Circular CREG 057 de 2021 como las relacionadas con el AIN.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 771

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>La CREG es reiterativa en el documento anexo de la Circular 057 de 2021 en mencionar lo siguiente: “se está propendiendo por asegurar la eficiencia económica al evitar aplicar un cargo sobre remunerado, dado que la tasa de descuento o rentabilidad a aplicar es la tasa de mercado para ese tipo de actividad,” Entendemos la necesidad de actualizar la metodología buscando que la misma refleje los riesgos de mercado que afrontan hoy los transportadores, ya que al igual que las demandas de capacidad y de volumen entendemos, que expedientes pasados y aprobados hace más de 10 años no reflejan la realidad para usuarios y transportadores. De igual manera tampoco lo hace las inversiones reconocidas actualmente, pues se han realizados bastantes proyectos que aún no están incorporados en las bases de inversión aprobadas por la CREG algunas con costos medios superiores a las tarifas actuales. Ahora, la actualización de una sola variable no necesariamente logra capturar los riesgos que afrontan usuarios y transportadores en el mercado actual, sino que solo adiciona una volatilidad que no será benéfica para el sistema. Por ejemplo, al revisar la tasa WACC se puede ver como algo favorable para la demanda porque el resultado esperado es que esta disminuya, pero siguiendo las mismas señales del mercado que puede ser contenidas en las demandas de la UPME, se puede observar que varios tramos tendrán demandas por debajo de lo proyectado hace diez años y por lo tanto, esa ineficiencia debería ser corregida de manera inmediata para que los transportadores no vean en peligro la suficiencia financiera de la compañía.</p>	<p>El documento soporte de la resolución CREG 160 de 2020 presenta el análisis AIN hecho por la Comisión donde se concluye que la propuesta es conveniente para el mercado. La metodología utilizada (multicriterio) es una de las metodologías previstas para cálculo del AIN. Por solicitud de algunos agentes y de la SIC se han adelantado análisis cuantitativos con modelos simplificados teniendo en cuenta que la Comisión no tiene la información actualizada y que solo se conocerá cuando lleguen las solicitudes de cargos por los transportadores con la nueva metodología. En los considerandos de la resolución así como en el presente documento soporte se da respuesta a los comentarios de la SIC, complementando el análisis de impacto con un estudio cuantitativo basado en la escasa, pero mejor información disponible, para simular un impacto en la tarifa del usuario final y el impacto a los transportadores en tal sentido se aclara que se está cumpliendo con lo sugerido en el concepto de la SIC con la mejor información disponible.</p> <p>Adicionalmente con los ejercicios realizados no se observa efectos en la suficiencia financiera de los transportadores, toda vez que parte de los ingresos que está recibiendo están basados en una sobreestimación del riesgo del negocio de transporte que desencadenan una tasa de descuento mayor a la de mercado, y por tanto, el hacer el ajuste en la aplicación de la tasa de descuento no solo asegura la suficiencia financiera para el agente transportador sino que además asegura un ajuste de cargos eficientes para los usuarios del sistema de transporte. Esto confirma el análisis presentado en la resolución CREG 160 de 2020.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 772

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Por lo anterior los juicios sobre remuneración deben venir acompañados de análisis y estudios que muestren los impactos de los cambios en cada variable y de manera conjunta. Para colocar un ejemplo de esta situación, hoy el cambio del WACC y lo demás constante en Ballena Barrancabermeja disminuye en un 37% respecto los cargos actuales, el cambio de la demanda aumentaría la tarifa en alrededor de 150% respecto el cargo aprobado al día de hoy y un cambio conjunto WACC y demanda aumentaría alrededor del 37% la tarifa de este tramo. Sin embargo, al hacer solo el primer ajuste que propone la CREG hace que la empresa disminuya el recaudo de los gastos de AOM y de remuneración de la inversión, colocando en riesgo la prestación del servicio. Este tipo de ajuste regulatorio en la teoría económica es un comportamiento que se reconoce como oportunismo regulatorio y aumenta la desconfianza de la contraparte y de empresas que prestan el servicio, ya que los agentes se enfrentan a no conocer cuando se dará aplicación a la segunda etapa y se equilibren los riesgos de usuarios y transportadores. Lo anterior con un riesgo de aplicabilidad por parte de la CREG ya que si se da una primera etapa o aplicación que baje los cargos, una segunda seguramente lo subirá y a hoy se ha visto como la Comisión cuando se enfrenta a esta decisión no es diligente en la toma de decisión, como lo muestran las actuaciones de VUN que llevan más de 5 años en revisión de la CREG. Por lo anterior reiteremos que es más adecuado realizar una revisión única en beneficio de la demanda y los transportadores.</p>	<p>La aplicación inicial de la metodología no determina la reducción de los ingresos por reconocimiento de los gastos AOM. La remuneración de la inversión se hace en condiciones de mercado por lo que no es clara la afirmación de que se pone en riesgo la prestación del servicio. La Comisión hará el trámite de los cargos actualizados con la información de la solicitud de cargos en los plazos de ley.</p>
---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 773

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En este aspecto TGI en comentarios enviados al regulador evidenció que la propuesta realizada por el regulador es excesiva para que el manejo de riesgos sea asumido por el transportador en diferentes etapas. En el cambio de dólares a pesos, la justificación de que las demás actividades reguladas por la CREG lo tienen y que esto disminuye en el impacto al usuario final, TGI ha manifestado sin obtener respuesta, que los riesgos de las actividades reguladas son diferentes y que la mayoría de nuestra deuda está en dólares y que por lo tanto un cambio como este debe tener un tiempo de transición y debe ser garantizada su remuneración en los gastos de AOM, lo cual no ha sido incluido por la CREG en sus propuestas de resolución, ni se han dado las respuestas puntuales a los comentarios remitidos por los diferentes agentes del sector. Lo segundo es que, aunque en gas natural los segmentos de producción y transporte tiene su remuneración de inversiones en dólares por el mercado de Oil and Gas al que pertenece, el cambio solo es para la actividad de transporte dejando por fuera la actividad de producción que fácilmente puede ser entre el 45% o 50% del costo de prestación del servicio, lo cual si impactaría de manera positiva en el usuario final.</p>	<p>La señal de remunerar en pesos el valor de los activos en transporte de gas natural se consultó con la Resolución CREG 160 de 2020 y en el Documento CREG 126 de 2020.  Producto de los comentarios que se recibieron, en especial sobre la necesidad de brindar un margen de tiempo a aquellos transportadores que tienen deuda en dólares, la Comisión ajustó la señal e incluyó un periodo de seis &amp;6) meses, a partir de la vigencia de la resolución de remuneración del transporte de gas natural, para que los agentes puedan adelantar el correspondiente proceso. En los anteriores términos, cabe resaltar que desde que se anunció la medida con la Resolución CREG 160 de 2020 ya pasó un año, y la Comisión, a partir de la firmeza de la Resolución CREG 175 de 2021 está dando un plazo de 6 meses.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Así mismo se solicitó que la revisión de la demanda fuera más ágil y que se permitieran generar escenarios dada la alta incertidumbre en la oferta donde las facilidades de producción no superan una expectativa de los 7 años. Para lograr esto es importante que sea claro el riesgo y el manejo que espera la Comisión ya que varios de los riesgos que son planteados en esta metodología y que se espera sean asumidos por el transportador son propios de la metodología de ingreso regulado, lo cual no está planteada por la CREG al interior de la propuesta esgrimida en la Resolución CREG Resolución 160 de 2020. Es importante recordar que los transportadores asumen el riesgo de la demanda y riesgo por cambio de fuente, lo cual se ve reflejado en la tasa WACC, pero también debe verse reflejado en la modificación de las demandas proyectadas de capacidad y de volumen.</p>	<p>La proyección de la demanda es responsabilidad de los transportadores en la solicitud de cargos. A la Comisión le corresponde el análisis de los soportes que se presenten. Como regla general, si los valores están justificados, la CREG aprobará las demandas de capacidad y de volumen que presentó el transportador.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 774

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>TGI en el tema de inversiones por cumplimiento de Vida útil Normativa (VUN), ha reemplazado infraestructura sin que se actualice el cargo por el nuevo valor de las inversiones realizadas. En otra actuación, a pesar de que ha pasado más de un año y medio desde que el perito entregó la valoración para los activos que han terminado VUN, y que TGI haya entregado toda la información a la CREG, a hoy no se tienen las valoraciones de la infraestructura por parte de la Comisión. Retrasos y riesgos nuevamente, que han sido trasladados al transportador sin contraprestación alguna.</p>	<p>Al momento de expedición del presente documento, TGI ya pudo conocer de la resolución por la cual se resuelven las solicitudes hechas para la aplicación del art. 14 de la Res. 126 de 2019 de los activos que cumplieron VUN. La definición de este acto se encuentra en trámite.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Este procedimiento de VUN también ha surtido cambios importantes desconociendo el servicio que presta la infraestructura existente, dando una señal a reponer a nuevo toda la infraestructura. En este aspecto reiteramos la propuesta de reconocer el servicio en los términos propuestos por la Misión de la Transformación Energética. Es de considerar como una violación a la confianza legítima del inversionista, en cuanto a que se hace un cambio abrupto en la regulación sobre el reconocimiento de estas inversiones. Dado lo anterior, el inversionista que realizó una inversión con una expectativa legítima sufriría cambios abruptos que afectan el retorno a su inversión.</p>	<p>Frente al tema del reconocimiento de un valor al activo que cumplió su periodo VUN y ya se remuneró, nótese que la propuesta involucra el reconocimiento de todas las inversiones que se requieran para que ese activo continúe en operación. Esas inversiones tendrán la rentabilidad de la tasa de descuento. Por otra parte, si las empresas fueren más eficientes que los valores de AOM que se reconozcan, con la señal de precios techo 'price cap', ellas podrían obtener una remuneración adicional.</p> <p>La CREG, reconociendo que los transportadores tienen una vocación de permanencia, no ve por qué la señal descrita va en contravía de esa vocación.</p> <p>No sobra agregar que la señal en la Resolución CREG 126 de 2010 resultó imprudente porque (i) el 60% del VRAN resultó en un valor superior al reconocido en la base regulatoria, (ii) producto de esta señal, hubo incrementos en cargos, sin que necesariamente la empresa hubiese incurrido en un costo de capital para ejecutar nuevas inversiones, y (iii) los ajustes en los cargos producto de esta señal se hicieron sólo modificando el valor de las inversiones, sin considerar la presencia de una nueva tasa de descuento o de unos nuevos valores de demanda. También es preciso agregar que esa era la metodología y el regulador cumplió con lo allí establecido. En el presente documento de soporte se amplía este punto.</p>

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 775</p>

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Esta confianza legítima del inversionista tiene mayor impacto si se tiene en cuenta que en la Resolución 90 de 2016, la CREG planteó reducir la remuneración por estos activos al 30%, mientras que el proyecto de la Resolución CREG 160 de 2020 propone aplicar una reducción aún mayor, convirtiendo en cero la inversión reconocida para la infraestructura existente que termina VUN, desconociendo que dicha infraestructura continua prestando un servicio, es de propiedad de los inversionistas y aunque suene redundante, no sobra decir que no es de propiedad del estado.</p>	<p>Los porcentajes del 60% y del 30% del valor de reposición a nuevo (VRAN) buscaban remunerar las inversiones que requeriría el transportador para mantener el activo otros 20 años. El análisis de la Comisión buscó determinar el valor de las nuevas inversiones para el siguiente período de 20 años (VUN) para lo cual solicitó información a los transportadores la cual fue muy limitada. Finalmente se contrató un experto en el tema quien conceptuó que no era factible su determinación por haber inversiones tanto previsibles pero también impredecibles para los siguientes 20 años. Por esta razón la Comisión consideró más eficiente para las partes, agentes y usuarios, que se reconocieran simplemente las inversiones que efectivamente se necesitaren en esos siguientes años. Como regla general, si un activo ya se remuneró no debería volverse a remunerar.</p> <p>Como se ha indicado, parte de la problemática identificada con el establecer un porcentaje sobre el valor de reposición a nuevo es que esa señal no guardaba ninguna coherencia frente a las inversiones reales que las empresas requerían. Esto condujo a elaborar una señal en donde se le garantiza a las empresas que después del año 20 se les reconocen las inversiones eficientes que requieran para mantener en operación el activo.</p>
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 776

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Al respecto, es importante tener en cuenta que dentro de las actuaciones administrativas es obligatoria la aplicación del principio de legalidad como elemento fundamental para la materialización de los derechos de los asociados. Así lo ha manifestado la Corte Constitucional en los siguientes términos: «[L]as autoridades administrativas en el cumplimiento de sus funciones y la realización de sus objetivos y fines, deben garantizar (...) (ii) el respeto del principio de legalidad y las formas administrativas previamente establecidas; Todas estas garantías tienen como fin evitar posibles actuaciones abusivas o arbitrarias por parte de la administración a través de la expedición de actos administrativos que resulten lesivos de derechos o contrarios a los principios del Estado de Derecho, y constituyen un contrapeso al poder del Estado en las actuaciones que desarrolle frente a los particulares.»<sup>2</sup></p> <p>Como elemento clave, se evidencia, que debe haber unas reglas de juego determinadas de forma previa a la iniciación del procedimiento, las cuales no pueden ser alteradas por la administración si las mismas menoscaban los derechos esgrimidos por el ciudadano o la entidad que inicia el proceso. Esta garantía les permite a los asociados tener la certeza necesaria de que los fundamentos de derecho del procedimiento no sufrirán alteraciones injustificadas o intempestivas que les causen perjuicios. Principio que el proyecto de resolución desconoce de manera flagrante. Puesto, que no se obtuvieron respuestas a los comentarios antes remitidos, volvemos a anexar las comunicaciones remitidas para su consideración y análisis respectivos, para los cuales solicitamos que sean soportados, con un ejercicio de valoración con alguna metodología de Análisis de Impacto Normativo para justificar las decisiones en cuanto a los criterios de la nueva metodología que más afectan al transportador, puesto que el regulador anuncia el cumplimiento de los principios de constitucionales y legales de eficiencia económica y suficiencia financiera, sin evidenciar con estudios y análisis técnicos que efectivamente se cumplen, ya que, a nuestro parecer, mencionar conceptos teórico en la 057, no lo garantizan.</p>	<p>La expedición de la metodología de remuneración de gas natural cumple con los principios constitucionales y legales, incluyendo el de participación ciudadana.</p> <p>El procedimiento realizado para la definición de la metodología se describe en los antecedentes de la resolución que este documento acompaña, al igual que en presente documento soporte se da respuesta a los comentarios emitidos a raíz de la consulta realizada mediante la Res. 160 de 2020 y la Circular CREG 057 de 2021. En consecuencia, no se consideran violados los principios legales dado que se han dado todas las garantías para que la participación de la ciudadanía fuera efectiva y tomada en cuenta para la resolución y por ende no se tomaron decisiones arbitrarias sino con base en análisis y sustentaciones.</p>
---------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 777

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>En el documento de análisis jurídico publicado como anexo de la Circular 057 de 2014, el cual se elaboró y publicó en respuesta a un fallo de tutela expedido por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, en el cual se sostuvo que la CREG había vulnerado los derechos fundamentales de Promigas, la CREG afirma que:                  “[...]”                  b. Tres (3) meses antes de la fecha prevista para que inicie el período de vigencia de las fórmulas tarifarias, se deberán hacer públicos en la página Web de la Comisión correspondiente los proyectos de metodologías y de fórmulas, los estudios respectivos y los textos de los proyectos de resoluciones. Adicionalmente, el Comité de Expertos deberá preparar un documento con una explicación en lenguaje sencillo sobre el alcance de la propuesta de fórmulas tarifarias. Este documento se remitirá a los Gobernadores, quienes se encargarán de divulgarlo. Este documento deberá contener una invitación para que los interesados consulten a través de la página Web de la Comisión correspondiente, los proyectos de metodologías y de fórmulas, los estudios respectivos y los textos de los proyectos de resoluciones. [...]”                  Estos requisitos se derivan de normas constitucionales y legales y han sido precisados en el artículo 35 de la Resolución CREG 039 de 2017 “Por la cual se establece el Reglamento Interno de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG”.</p>	<p>La CREG cumple el procedimiento para expedición de la disposición en comento, toda vez que desde octubre de 2020 mediante la Resolución CREG 160 de 2020 se realizó la consulta de las disposiciones sobre la materia. En consecuencia, los análisis, la respuesta a los comentarios, la información y estudios que se realizaron con ocasión al procedimiento para expedición se describen el presente documento que acompaña la resolución. Esto último en cumplimiento del numeral 7 del mismo artículo 35 del Reglamento Interno de la Comisión.</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	<b>Código:</b> RG-FT-005	<b>Versión:</b> 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	<b>Fecha última revisión:</b> 14/11/2017	<b>Página:</b> 778





<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Así mismo, el documento de análisis jurídico ahora anuncia lo siguiente:          “la utilización de la metodología durante el período de su vigencia necesariamente implica diferentes aplicaciones. Esto significa que, iniciada la vigencia de la metodología, ya se pueden aplicar los parámetros que estén disponibles y actualizados como es la tasa de descuento, definida en pesos, y las inversiones reconocidas en pesos. En este caso, la aplicación de la metodología propuesta es aquella en la cual se calcula el cargo con la tasa de descuento que resulte de la metodología de tasa de descuento vigente y el cálculo de las remuneraciones de dólares a pesos. Lo anterior se realizaría manteniendo las variables ya valoradas por la Comisión, y que conforman los cargos actuales de los transportadores para cada uno de sus tramos. Otra aplicación dentro del proceso de definición de cargos, según el esquema propuesto y definido en la resolución definitiva se haría para actualizar y ajustar los cargos con base en variables que reconocen las nuevas inversiones, los AOM y la estimación de la demanda, aplicando la tasa de descuento vigente para dicho momento.” (p. 6)</p> <p>Con esta afirmación del regulador, no es claro el nuevo alcance e implicaciones que tendrán ahora las distintas “aplicaciones” durante el período de vigencia de la metodología. Las breves líneas del análisis jurídico distan del desarrollo regulatorio realizado por la Comisión consignado en la Resolución 160 de 2020, en el cual se dispone de una “Primera Etapa” (Artículo 5) y una “Segunda Etapa” (Artículos 6 a 17), tendientes a establecer, además de la tasa de descuento en pesos y las inversiones reconocidas en pesos, los procedimientos detallados y fórmulas para la valoración de cada uno de los demás parámetros que intervienen en la construcción de la tarifa de transporte, como lo son las inversiones, los gastos de AOM y las demandas de capacidad y volumen. Estos parámetros que aparecen de manera detallada en el proyecto de Resolución 160 de 2020, solo son genéricamente mencionados en el análisis jurídico. Se desconoce entonces y no es clara, la forma en que la nueva aproximación del regulador a “aplicaciones” impactará sobre la definición, valoración y fórmulas de cada uno de los parámetros involucrados en el cálculo de cargos regulados anteriormente mencionados.</p>	<p>La eliminación del término "etapas" de la resolución tiene como objetivo dar mayor claridad a los agentes. La metodología, como ya se ha explicado ampliamente, define un esquema de actualización de los cargos durante su vigencia de cinco (5) años o hasta que se expida otra metodología.</p> <p>La metodología y sus fórmulas tarifarias son siempre las mismas lo que cambia en el tiempo son los valores de las variables. De hecho en el período tarifario anterior con la resolución CREG 126 de 2010, años después de iniciar su vigencia se actualizaron los cargos cuando se reconocieron los nuevos valores de activos que cumplieron su primera vida útil normativa VUN. En ese momento los transportadores no consideraron que ello incumplía la Constitución y la ley.</p>
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 780

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>El extracto del documento citado es distinto a lo consignado en el proyecto de resolución anexo a la Resolución CREG 160 de 2020, en la cual se dispone una “Primera Etapa” en la cual, además de la tasa de descuento en pesos y las inversiones reconocidas en pesos, se incluyen otras variables, tales como los gastos de administración, operación y mantenimiento en pesos colombianos del 31 de diciembre de 2019 y la información de demanda de capacidad y volumen actualmente incluida en los cargos vigentes (Artículo 5). Estos elementos, que aparecen de manera detallada en el artículo 5 del proyecto de resolución, no son considerados claramente en documento de análisis jurídico lo cual hace imposible comprender cómo y cuándo serán aplicados.</p>	<p>La descripción de la aplicación de la metodología está definida en el acto definitivo que acompaña el presente documento. La descripción realizada en la Circular CREG 057 de 2020, tuvo como objetivo dar claridad sobre algunos aspectos de manera general. Por favor remitirse a la resolución y al documento de soporte para su entendimiento y claridad.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>De la misma forma, los Artículos 6 a 17 del proyecto de resolución se refieren, por lo menos, a veintitrés variables definidas. El texto del análisis jurídico solo se refiere a cuatro de ellas (nuevas inversiones, AOM, demanda y tasa de descuento). No es claro si, con este análisis jurídico se eliminan las demás variables contempladas en los artículos 6 a 17. Tener conocimiento y un buen entendimiento, en su alcance y contenido, de la propuesta regulatoria de metodología, resulta de la mayor importancia para los agentes regulados, y sobre lo cual la CREG debe garantizar la posibilidad de los agentes y terceros interesados de participar y pronunciarse. Por lo tanto, con la propuesta modificada por la Circular 057 de 2021 y su análisis jurídico, es necesario incluir el texto del nuevo proyecto de resolución, para comentarios.</p>	<p>La descripción de la aplicación de la metodología está definida en el acto definitivo que acompaña el presente documento. La descripción realizada en la Circular CREG 057 de 2021, tuvo como objetivo dar claridad sobre algunos aspectos de manera general. Por favor remitirse a la resolución para su entendimiento y claridad.</p> <p>Con respecto a las 23 variables que Ud. menciona en su escrito, de manera general en el texto que acompaña la Circular CREG 057 de 2021, en los conceptos de inversión, AOM, demandas y tasa de descuento están incorporadas las variables que Ud. menciona en el comentario.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 781</p>

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>Teniendo en cuenta lo anterior, Promigas solicita respetuosamente a la CREG:</p> <p>(1) Divulgar en la página web de la CREG los “proyectos de metodologías y de fórmulas”, habida cuenta que el análisis jurídico publicado en la Circular 057 de 2021 señala que se abandonó la división del periodo tarifario por etapas y ahora se prevén dos aplicaciones distintas, sin explicar si habría varias fórmulas tarifarias o diferentes tarifas, ni el alcance de “las actualizaciones” y los factores que determinan que unas aplicaciones se posterguen para un “segundo” momento. Con el fin de participar efectivamente en la expedición de esta regulación, es necesario para Promigas conocer el contenido de la nueva propuesta regulatoria y remitir sus comentarios.</p>	<p>La eliminación del término "etapas" de la resolución tiene como objetivo dar mayor claridad a los agentes por lo que no se considera necesario una nueva consulta de la resolución. La metodología, como ya se ha explicado ampliamente, define un esquema de actualización de los cargos durante su vigencia de cinco (5) años o hasta que se expida otra metodología.</p> <p>La metodología y sus fórmulas tarifarias son siempre las mismas lo que cambia en el tiempo son los valores de las variables.</p> <p>El proceso participativo de los diferentes agentes se garantizó, tal como puede leerse en el numeral del presente documento, titulado "Procedimiento de expedición de la metodología tarifaria de remuneración de transporte de gas natural".</p> <p>La resolución abarca los análisis internos con base en los comentarios y observaciones allegados por los agentes pero no constituye un cambio de fondo en lo consultado mediante la Resolución CREG 160 de 2020.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>(3) Divulgar los “textos de proyectos de resoluciones”, teniendo en cuenta que el texto divulgado previamente con la Resolución CREG 160 de 2020 ya perdió vigencia, debido a que, según el anexo de la Circular 057 de 2021, se abandonó la división del periodo tarifario en dos etapas y se usará una metodología en dos “aplicaciones”, lo cual podría generar profundas implicaciones que aún se desconocen.</p>	<p>Las aclaraciones en los términos que describen la aplicación de la metodología no se considera un cambio de fondo que requiera una nueva consulta de la resolución.</p>
<p>Legalidad y etapas</p>	<p>(4) Indicar con claridad qué documentos previamente divulgados corresponden a:</p> <p>a. “proyectos de metodologías y de fórmulas”                  b. “estudios respectivos”                  c. “textos de proyectos de resoluciones”</p>	<p>Todos los documentos que constituyen un insumo de la resolución están descritos en los considerandos de la Resolución CREG 160 de 2020. Los análisis y consideraciones adicionales que se realizaron con ocasión a los comentarios, observaciones y análisis internos hacen parte del presente documento soporte que acompañe la resolución definitiva.</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 782

<p>Legalidad y etapas</p>	<p>(5) Indicar con claridad la fecha a partir de la cual comenzarán a correr los tres meses indicados en el literal b de la indicación de los procesos regulatorias de la página 11 del anexo de la Circular 057 de 2021. Al respecto, Promigas S.A. E.S.P. pide que sea a partir de la publicación del nuevo proyecto de resolución para comentarios, no del documento de bases jurídicas contenido en la Circular 057 de 2021.</p>	<p>La CREG cumple el procedimiento para expedición de la disposición en comento, toda vez que desde octubre de 2020 mediante la Resolución CREG 160 de 2020 se realizó la consulta de las disposiciones sobre la materia. En consecuencia, los análisis, la respuesta a los comentarios, la información y estudios que se realizaron con ocasión al procedimiento para expedición deben hacer parte del documento soporte final que acompañe a la resolución definitiva por la cual se adopte la metodología. Esto último en cumplimiento del numeral 7 del mismo artículo 35 del Reglamento Interno de la Comisión, tal como se transcribe a continuación.</p>
<p>Otros</p>	<p>Legalidad y pertinencia de la propuesta regulatoria de la resolución CREG 160 de 2020: Estamos de acuerdo con lo expuesto en la circular CREG O57-2021 acerca de la legalidad de la propuesta regulatoria contenida en la resolución CREG 160 de 2020 acerca de aplicar en dos fases la nueva metodología tarifaria. De hecho, creemos que es indispensable aplicar la nueva metodología de esta forma para poder cumplir sin mayores demoras con el principio tarifario de eficiencia en las tarifas de los usuarios, las cuales hoy en día están en valores absurdamente altos como consecuencia de los WACC tarifarios del 15 y 17% actuales.</p>	<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria</p>
<p>Otros</p>	<p>Expedición de la nueva metodología tarifaria: Reiteramos la importancia de expedir prontamente la nueva metodología tarifaria de transporte de gas natural como herramienta indispensable corregir la ineficiencia tarifaria antes descrita.</p>	<p>Comentario a favor de la propuesta regulatoria</p>

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

<p>Proceso <b>REGULACIÓN</b></p>	<p>Código: RG-FT-005</p>	<p>Versión: 1</p>
<p>Documento <b>DOCUMENTO CREG</b></p>	<p>Fecha última revisión: 14/11/2017</p>	<p>Página: 783</p>

Otros	<p>Compartimos y acompañamos a la Comisión en la identificación, descripción y análisis jurídico que realiza sobre los fundamentos constitucionales y legales de la metodología tarifaria de transporte, el cumplimiento de los principios del régimen tarifario de la Ley 142 de 1994, los períodos de vigencia de la metodología tarifaria y el procedimiento para la expedición de la resolución definitiva. Como agentes comercializadores de gas natural y representantes de la demanda resaltamos la necesidad de contar con la adopción de cargos eficientes, estabilidad tarifaria, expansión oportuna, y vemos importante se prioricen e implementen los ajustes relacionados con la actualización de la tasa de descuento requerida en el cálculo de los cargos de transporte, y la definición de los cargos en “pesos COP” dejando el riesgo cambiario en quien lo puede gestionar mejor; cumpliendo así entre otros los principios tarifarios expuestos de eficiencia económica y suficiencia financiera.</p> <p>Lo anterior tiene sentido, más aún en las actuales circunstancias que vive el sector, producto del impacto en el crecimiento de la demanda de gas natural, siendo necesario ofrecer condiciones a los usuarios finales, que permitan dinamizar el mercado y aportar a la recuperación económica del país; evitando sobrecostos, sobre-remunerar las inversiones, y el traslado de ineficiencias a cargo de los usuarios de transporte de gas natural.</p>	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	<p>En primera medida consideramos importante que el proceso de tarifas de transporte avance y tome el menor tiempo posible ya que es una necesidad de la demanda llevar a cabo la actualización de cargos y el paso del cargo a pesos.</p>	comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	<p>En general, el análisis jurídico presentado identifica las necesidades de actualizar la metodología de remuneración del transporte de gas natural, las cuales están debidamente justificadas en concordancia con lo dispuesto principalmente en la Ley 142 de 1994, en cuanto a la vigencia de las fórmulas tarifarias y de los principios de eficiencia económica que allí se tratan.</p>	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	<p>Al respecto, y como se ha reiterado en varias ocasiones, el esquema que viene siendo aplicado ha estado vigente por más de 11 años, superando los 5 años de vigencia que establece la Ley, de modo que es urgente que la CREG expida de manera oportuna la nueva metodología de remuneración conocida en la Resolución</p>	Comentario a favor de la propuesta regulatoria

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 784

	160 de 2020, y se aplique el nuevo WACC establecido para el transporte de gas y publicado este año por la CREG.	
Otros	Ahora bien, es positivo que la resolución 160 contemple que, una vez iniciada la vigencia de la metodología, se puedan aplicar de manera inmediata la tasa de descuento y el WACC, reflejando un impacto inmediato en las tarifas y sin esperar a la aprobación de los cargos que presenten los transportadores, proceso que se puede extender por más de dos años.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	Así las cosas, teniendo en cuenta la justificación y análisis jurídico presentado por la CREG, y recalcando la importancia de la expedición de esta resolución para el mercado de gas natural, insistimos en la necesidad de que la CREG expida en definitivo la metodología de transporte propuesta en la resolución 160 de 2020, la cual ha sido ampliamente discutida y cuya necesidad ya se ha manifestado por diferentes actores del mercado de gas natural.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	Los afiliados a la Cámara de Grandes Consumidores de Energía y Gas de la ANDI le expresan su preocupación por la demora en la actualización de las tarifas de transporte. Consideramos que el hecho de tener una tasa de remuneración por encima en más del 50% al WACC que se debería reconocer, genera el incentivo a que los agentes busquen permanecer bajo las reglas actuales, en contravía a los intereses de la demanda, que buscan tener tarifas que cumplan con los principios de la Ley 142 de 1994, entre ellos la eficiencia económica.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	Por lo anterior, consideramos apropiada y necesaria la pronta actualización de la tasa de remuneración de la actividad de transporte de gas, introduciendo las inversiones eficientes, la demanda actual y esperada, con la metodología propuesta por la CREG. Los principios tarifarios de Ley son la sombrilla para realizar los cambios que requiere el mercado, de forma tal que las tarifas reflejen las condiciones del mercado y del país. Hoy esos principios no se están cumpliendo, porque no es eficiente económicamente remunerar los activos entre el 15 y 17% anual, cuando las condiciones del país indican que debe ser menos del 12% en pesos.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 785

Otros	Adicionalmente consideramos necesario, que esta variable se actualice periódicamente, independientemente de la actualización de la metodología de remuneración, tal y como se está proponiendo para la entrada en operación de los activos del plan quinquenal de inversiones y otras inversiones no previstas, las cuales se proponen actualizar cada dos años. Consideramos que el procedimiento propuesto, no afecta la definición del periodo tarifario, y debería aplicar incluso terminados los 5 años, mientras se define la nueva metodología. Este procedimiento ayuda a evitar descalces entre el valor real y el reconocido por la regulación, como sucede actualmente con el WACC, en detrimento del principio tarifario de la eficiencia económica y del principio de suficiencia financiera, que en el caso del WACC está desbalanceado en detrimento de los consumidores, como se reconoce en el documento.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	Con respecto a la Circular, Asoenergía entiende que la CREG está cumpliendo con su deber de haber examinado el marco legal y jurídico, no solo en el proceso de propuesta, sino en la aprobación final de la metodología, basada en sus atribuciones, competencia y responsabilidad, cumpliendo a cabalidad los criterios tarifarios y soportando debidamente las decisiones con sus estudios y acatamiento de las normas aplicables, así como de las recomendaciones de la SIC en lo concerniente a su análisis. Asoenergía está plenamente conforme con el fondo de aplicación del concepto legal y su consulta para las decisiones que son su deber.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	Concordamos además que, dentro de las metodologías tarifarias, al aprobar una metodología específica, pueden existir determinados y diferentes hitos y condiciones de aplicación y cumplimiento, y esto no se constituye en dos o mas metodologías, sino una sola metodología integral, que tiene momentos de aplicación de diversos elementos, variables o circunstancias a aplicar; tal como se ha hecho por ejemplo en Distribución Eléctrica en el periodo vigente o en básicamente todas las metodologías tarifarias utilizadas.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria

D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 786



Otros	Por esto al cambiar de periodo tarifario, se reconoce una nueva remuneración, que puede incluir variaciones inter-periodo e intra-periodo, tales como los que puede corresponder a niveles de las inversiones, rentabilidades diferentes y variables cambiarias actualizadas, entre otras. No aplicar una metodología tarifaria legalmente aprobada, implicaría un desajuste económico a cargo de los usuarios de transporte de gas natural, y constituiría un ingreso no soportado a los transportadores; no consecuente con las reglas regulatorias ya tradicionalmente conocidas y ampliamente aplicadas en los sectores y actividades reguladas desde el año 1994 por la CREG.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	Asoenergía ya había manifestado este riesgo que se materializaría, si no se adopta una metodología integral como lo exige la ley. Un aspecto fundamental de los cargos tarifarios, plenamente aplicado por la CREG incluido en la Ley 142 de 1994, dicta que la vigencia de las fórmulas tarifarias es de cinco (5) años y por lo tanto es un derecho tanto de la empresa, como de los usuarios que esto se cumpla, porque el deber ser de la regulación es cumplir la Ley, ya que si bien el periodo esta definido para mantener una estabilidad por cinco (5) años para la empresa, también es cierto que es un derecho del usuario que se ajuste a los cinco (5) años, y se cambie la metodología según criterios tarifarios.	Debe ser un propósito a cumplir y la Comisión ya ha iniciado los estudios correspondientes para evaluar la metodología más adecuada de remuneración del transporte de gas natural a futuro.
Otros	Asoenergía respetuosamente ha advertido que la CREG puede estar en situación de postergar un cambio estructural necesario en el mercado de transporte de gas natural, que lleve a una mayor eficiencia hacia la demanda, y que cumpla con objetivos fundamentales como la prestación de un servicio de transporte que permita hacer una optimización de la oferta de gas natural disponible en el mercado a precios competitivos.	La Comisión ya ha iniciado los estudios correspondientes para evaluar la metodología más adecuada de remuneración del transporte de gas natural el cual se presentarán para comentarios al mercado los resultados preliminares.
Otros	CORPORACIÓN SOLUCIONES ENERGÉTICAS INTEGRALES S.A. (COSENIT), como tercero interesado, en diferentes oportunidades ha manifestado a la CREG el desacuerdo en la falta de eficiencia y de competitividad que tiene la estructura tarifaria vigente de transporte de gas natural por tubería en Colombia. A partir de diferentes análisis que hemos realizado, hemos podido concluir dicha falta de eficiencia y de competitividad en la estructura tarifaria y, por lo consiguiente, las rentas adicionales que los transportadores hoy en día están recibiendo por este servicio.	Con la expedición de la resolución que se soporta se busca cumplir con los principios constitucionales y legales. Ello implica que se presten los servicios de manera eficiente y se incentive a la competencia de los agentes. A futuro, la Comisión ya inició la realización de estudios para evaluar la metodología más adecuada de remuneración del transporte de gas natural que continúen o mejoren las condiciones del sistema actual.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 787

Otros	COSENIT y sus clientes del sector industrial han recibido con beneplácito la propuesta de metodología de transporte de gas natural, particularmente en lo denominado "Fase 1". Consideramos que calcular las tarifas de transporte con el WACC actualizado y convertirlas de dólares americanos a pesos colombianos es eficiente y justo para el mercado. De lo contrario, como lo indica la CREG en la Circular, se estaría extendiendo una ineficiencia, a favor de los transportadores, mientras se define la aprobación de los cargos tarifarios. Igualmente, estamos de acuerdo con la CREG en que a los transportadores se les debe seguir reconociendo completamente, pero de forma eficiente, los costos de inversión y de administración, operación y mantenimiento.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Otros	En consideración a lo anterior, COSENIT está de acuerdo con los aspectos generales expuestos en la Circular. Sin embargo, queremos manifestar, respetuosamente, la gran preocupación por la demora en la aprobación de la metodología propuesta y, en ese sentido, solicita la puesta en práctica de esta, a lamayor brevedad.	Comentario a favor de la propuesta regulatoria
Procedimiento expedición	<p>Por otra parte, aunque se señala que el documento “tiene como objetivo hacer público el análisis jurídico realizado por la Comisión para la expedición de los criterios generales para la remuneración del servicio de transporte de gas natural y el esquema general de cargos del Sistema Nacional de Transporte, con ocasión de las inquietudes y observaciones que se recibieron en el período de consulta de la Resolución CREG 160 de 2020 y las recomendaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio” (subrayado fuera de texto), no se mencionan las observaciones y comentarios de participación ciudadana a los que se pretende dar respuesta, lo que dificulta la trazabilidad y el adecuado proceso de consulta y publicidad de la propuesta, previo a la expedición del acto administrativo.</p> <p>En todo caso, reiteramos que una propuesta modificación de alto impacto, como lo es una metodología de remuneración de una actividad que hace parte de un servicio público domiciliario, debe mantener un análisis integral y completo en el marco de las mejores prácticas de modificaciones normativas, y dentro de las reglas para proferir un acto administrativo por el cual se adopta una formula tarifaria contenidas en las leyes 142 de 1994 y 1437 de 2011, en el Decreto 2696 de 2004 y en la Resolución CREG 039 DE 2017.</p>	Vale la pena mencionar que, en el marco del proceso de difusión de la Resolución 160 de 2020 la Comisión ha recibido y analizado todos los comentarios remitidos por los agentes desde la fecha de expedición de dicha resolución. Dichos comentarios se responden en su totalidad y se incluyen en el documento soporte que acompaña la resolución definitiva, procedimiento que es habitual en el marco del proceso regulatorio. La Comisión ha hecho un análisis integral como se puede observar en el presente documento.

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso <b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento <b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 788





	<p>concretaron en la propuesta regulatoria contenida en la Resolución CREG 90 de 2016. Ahora bien, esta nueva propuesta es bastante diferente a aquella a la cual la Resolución CREG 047 de 2014 le sirvió como bases.</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**D-143A-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 791



### Anexo 3. Evaluación de la Incidencia Sobre la Libre Competencia de los Actos Administrativos Expedidos con Fines Regulatorios

Con base en lo establecido en el artículo 4 del Decreto 2897 de 2010<sup>8</sup>, reglamentario de la Ley 1340 de 2009, se respondió el cuestionario establecido por la Superintendencia de Industria y Comercio para efectos de evaluar la incidencia sobre la libre competencia de los mercados, donde aplicando las reglas allí previstas, la respuesta al conjunto de preguntas fue negativa, en la medida en que no plantea ninguna restricción indebida a la libre competencia.

#### SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, SIC

#### CUESTIONARIO EVALUACIÓN DE LA INCIDENCIA SOBRE LA LIBRE COMPETENCIA DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EXPEDIDOS CON FINES REGULATORIOS

**OBJETO PROYECTO DE REGULACIÓN:** Por la cual se define la metodología de remuneración de las actividades de distribución y comercialización de GLP en el mercado del archipiélago.

**No. DE RESOLUCIÓN O ACTO:**

---

**COMISIÓN O ENTIDAD QUE REMITE:** Comisión De Regulación De Energía Y Gas, CREG

**RADICACIÓN:**

---

**Bogotá, D.C.** \_\_\_\_\_

Tabla 5 Cuestionario evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los actos administrativos expedidos con fines regulatorios					
No.	Preguntas afectación a la competencia	Si	No	Explicación	Observaciones
1.	¿La regulación limita el número o la variedad de las empresas en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto:		X		

8 SE DEBE PRECISAR QUE ESTAS DISPOSICIONES SE ENCUENTRAN RECOGIDAS ACTUALMENTE EN LOS NUMERALES 2.2.2.30 Y SIGUIENTES DEL DECRETO 1074 DE 2015.

D-143-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 793

Tabla 5 Cuestionario evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los actos administrativos expedidos con fines regulatorios					
No.	Preguntas afectación a la competencia	Si	No	Explicación	Observaciones
1.1	Otorga derechos exclusivos a una empresa para prestar servicios o para ofrecer bienes.		X		
1.2	Establece licencias, permisos, autorizaciones para operar o cuotas de producción o de venta.		X		
1.3	Limita la capacidad de cierto tipo de empresas para ofrecer un bien o prestar un servicio.	X		Se elimina la posibilidad que un distribuidor pueda construir infraestructura de transporte.	Ver numeral
1.4	Eleva de manera significativa los costos de entrada o salida del mercado para las empresas.		X		
1.5	Crea una barrera geográfica a la libre circulación de bienes o servicios o a la inversión.		X		
1.6	Incrementa de manera significativa los costos:		X		
1.6.1	Para nuevas empresas en relación con las empresas que ya operan en un mercado o mercados relevantes relacionados, o		X		
1.6.2	Para unas empresas en relación con otras cuando el conjunto ya opera en uno o varios mercados relevantes relacionados.		X		
2 <sup>a</sup> .	¿La regulación limita la capacidad de las empresas para competir en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto:		X		
2.1	Controla o influye sustancialmente sobre los precios de los bienes o servicios o el nivel de producción.		X		
2.2	Limita a las empresas la posibilidad de distribuir o comercializar sus productos		X		
2.3	Limita la libertad de las empresas para promocionar sus productos.		X		
2.4	Exige características de calidad de los productos, en particular si		X		

D-143<sup>a</sup>-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 794



Tabla 5 Cuestionario evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los actos administrativos expedidos con fines regulatorios					
No.	Preguntas afectación a la competencia	Si	No	Explicación	Observaciones
	resultan más ventajosas para algunas empresas que para otras.				
2.5	Otorga a los operadores actuales en el mercado un trato diferenciado con respecto a las empresas entrantes.		X		
2.6	Otorga trato diferenciado a unas empresas con respecto a otras.		X		
2.7	Limita la libertad de las empresas para elegir sus procesos de producción o su forma de organización industrial.		X		
2.8	Limita la innovación para ofrecer nuevos productos o productos existentes pero bajo nuevas formas		X		
3.	¿La regulación implica reducir los incentivos de las empresas para competir en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto:				
3.1	Genera un régimen de autorregulación o corregulación.		X		
3.2.	Exige o fomenta el intercambio de información entre competidores o la publicación de información sobre producción, precios, ventas o costos de las empresas.		X		
3.3.	Reduce la movilidad de los clientes o consumidores entre competidores mediante el incremento de los costos asociados con el cambio de proveedor o comprador.		X		
3.4	Carece de claridad suficiente para las empresas entrantes sobre las condiciones para entrar u operar.		X		
3.5	Exime una actividad económica o a unas empresas estar sometidas a la ley de competencia.		X		

## D-143-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 795

Tabla 5 Cuestionario evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los actos administrativos expedidos con fines regulatorios					
No.	Preguntas afectación a la competencia	Si	No	Explicación	Observaciones
4.0	<b>CONCLUSIÓN FINAL</b>	X		En virtud de que el numeral 1.3 dio positivo se procede a enviar a la SIC	

### 1. Explicación detallada numeral 1.3 del cuestionario de libre competencia

La posibilidad de ejecutar estos gasoductos denominados extensiones tipo II, considera que a partir de la experiencia del mecanismo abierto incorporado en la Resolución CREG 126 de 2010, no se observa la existencia de competencia a la entrada a la hora de implementar este tipo de infraestructura. En relación con esto, en 10 años la Comisión adelanto varios procesos del mecanismo de competencia a la entrada para ejecución de este tipo de infraestructura sin ejecutarse ninguno de ellos, ni presentarse un proceso de competencia entre dos o más proponentes.

Por el contrario, se considera que dentro de la planeación de la red de transporte los transportadores pueden identificar y llevar a cabo de manera más eficiente y efectiva la ejecución de este tipo de infraestructura cumpliendo los parámetros de eficiencia para el Plan de Nuevas Inversiones, las cuales están dirigidas a mantener la continuidad o extender la prestación del servicio de transporte o conectar fuentes de suministro. Igualmente, el limitar que esta infraestructura no sea ejecutada por distribuidores a diferencia de lo que existía en la Resolución CREG 126 de 2010 obedece a que la experiencia ha mostrado que esta medida no tuvo ningún efecto.

En este sentido, las redes tipo II más que un enfoque de competencia a la entrada para atender nueva demanda está dirigido a temas de continuidad o para garantizar la prestación del servicio.

Esto conlleva a que este artículo responda de forma afirmativa la pregunta del cuestionario ¿La regulación limita el número o la variedad de las empresas en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto: Otorga derechos exclusivos a una empresa para prestar servicios o para ofrecer bienes y limita la capacidad de cierto tipo de empresas para ofrecer un bien o prestar un servicio. Esto último, toda vez que se limita la participación de los distribuidores contrario a lo que ocurría en la Resolución CREG 126 de 2010 por las razones ya explicadas.

#### D-143a-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 796

## 2. Análisis de las recomendaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC

Como parte del procedimiento para la revisión de la regulación por parte de la SIC en términos de competencia, mediante radicados CREG S-2021-001817 y S-2021-002685 la Comisión remitió a la SIC el texto de resolución, el respectivo documento soporte y algunas precisiones para lo pertinente.

Mediante radicados CREG E-2021-006866 y E-2021-007267 la SIC remitió a la Comisión concepto de abogacía de la competencia en el que se realizan las siguientes recomendaciones en relación con la aplicación de metodología:

1. Justificar cuantitativamente los beneficios para el mercado derivados de dividir la aplicación de la metodología en dos etapas.

La Comisión presentó en la resolución de consulta CREG 160 de 2020 y documento soporte D-126-2020 un análisis de impacto normativo – AIN -, el cual mediante un análisis cualitativo encontró que la propuesta era apropiada para las necesidades de los agentes y los usuarios. Sin embargo, a partir del análisis y las recomendaciones de la SIC se complementó el ejercicio con un análisis cuantitativo el cual confirma lo previsto en la mencionada resolución y documento soporte.

Para calcular los beneficios para el mercado considerando el cálculo inicial de los cargos que debe realizar la empresa conforme como lo ordena la presente resolución, se utiliza un modelo simplificado de la red de transporte y los puntos de entrega asociados con sus componentes del Costo Unitario (COP \$/m3).

A continuación, se pueden observar los resultados de una sensibilidad<sup>9</sup> en la factura de los usuarios finales con la actualización de la tasa de descuento (TD) aplicada a las inversiones valoradas por la CREG que cumplieron la Vida Útil Normativa - VUN.

<sup>9</sup> Supuestos para realizar la sensibilidad:

1. Inversión:

- Base: asociada a la base regulatoria de activos en los cargos vigentes.
- TD: Estimada con la mejor información disponible
- Inversiones adicionales VUN
- Gasoductos: en trámite (Tipiel): inversiones que ya han sido valoradas por el perito y que están en proceso de trámite en CREG. Incluyendo el valor de 60%.
- Estaciones de compresión valoración CREG.

2. AOM:

- Acorde a la información incluida actualmente en cargos, indexado con IPC a diciembre de 2020

3. Demanda:

- Demanda base: demanda incluida en cargos vigentes.
- Para la simulación del valor a pagar por el usuario se asume un consumo mensual por vivienda de 20m<sup>3</sup>

4. Cargos

- Pareja 80CF+ 20CV +AOM

**D-143-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 797



metodología de la Resolución CREG 126 de 2010 como se desarrolla en el siguiente punto.

2. Justificar cuantitativamente que la medida de división de la aplicación de la metodología en dos etapas no comprometa la suficiencia financiera de los transportadores al aplicar la conversión a pesos colombianos y la nueva tasa de descuento de manera previa a la actualización de los cargos.

Las aplicaciones de la metodología durante su vigencia cumplen con el principio de la suficiencia financiera de los transportadores por las siguientes razones:

En el cálculo inicial de los cargos de transporte de gas natural que deben realizar los transportadores, se parte de la información reconocida en los cargos vigentes, así:

Las variables de inversión, AOMs y demanda son las mismas de la metodología vigente (Resolución CREG 126 de 2010). Las inversiones ejecutadas y que no están en cargos, continúan siendo remuneradas al transportador según acuerdo entre partes. El transportador es quien decide cómo financia sus inversiones en moneda local o extranjera. Teniendo en cuenta que el cambio regulatorio fue anunciado a los transportadores hace 9 meses (con la expedición el 27 de octubre de 2020 de la Resolución CREG 160 de 2020), se considera que se tuvo el tiempo razonable para preparar la reestructuración de la deuda. La variación de la tasa de descuento de 17,7% dólares constantes antes de impuestos para el cargo variable de la actividad de transporte, y, 15,02% dólares constantes antes de impuestos para el cargo fijo de la misma actividad, la cual se actualizó a una tasa de 10,94% en pesos constantes colombianos real antes de impuestos para cargos fijos y variables, refleja el cambio de los costos y riesgos de la actividad de transporte entre 2010 y 2021. La tasa de descuento actualizada refleja la estimación actual y futura de los inversionistas para el desarrollo de sus negocios en la actividad de transporte de gas natural, por tanto, la suficiencia financiera no se ve afectada por ser un precio de mercado. La tasa de descuento podrá ser actualizada conforme a las disposiciones del parágrafo del artículo 4 de la Resolución Creg 004 de 2021 o aquella que la modifique, sustituye o derogue, de acuerdo con las condiciones del mercado en su momento.

En el cálculo posterior de los cargos de transporte que apruebe la Comisión se cumple plenamente con el principio de suficiencia financiera, dado que se reconocerán todas las inversiones y AOMs eficientes y necesarios para el servicio público de gas natural y las demandas asociadas a estas inversiones, a partir de la información que reporten los transportadores en su solicitud de cargos, y, se utilizará la tasa de descuento vigente. Adicionalmente, en esta nueva metodología el transportador tendrá la oportunidad de solicitar a la CREG que le modifique el cargo cada dos (2) años para incorporar nuevas inversiones y sus correspondientes AOMs y demandas asociados a dichas inversiones.

3. Con respecto al ajuste realizado en el artículo 18 de la Resolución 160 de 2020 relacionado con el cálculo de cargos, la SIC recomendó precisar la causa del

**D-143a-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 799

cambio en el cálculo de los cargos del proyecto inicial que sometió a comentarios respecto del proyecto definitivo, de cara a una posible subaditividad.

En relación con esta recomendación, vale la pena aclarar lo que se estableció en la Resolución CREG 160 de 2020:

Remuneración de los activos en los cargos una vez se haga la puesta en operación comercial. Como parte del cálculo de las parejas de cargos regulados definido en el numeral 18.9 se incluyó la referencia al anexo 11, el cual describía un procedimiento para incluir en los cargos regulados los valores eficientes de las inversiones que entran en operación comercial con sus respectivos valores, dentro de las cuales se incluyen las inversiones de aumento de capacidad y las que conforman el plan de nuevas inversiones.

Dicho procedimiento contemplaba un cálculo iterativo que utilizaba la función Solver de la hoja de cálculo, el cual partía de las ecuaciones incluidas en los numerales 18.1 a 18.8 para calcular cargos cuando se incluían activos PNI e IAC que podían entrar en diferentes momentos del tiempo en la aplicación de la metodología.

El proceso iterativo partía de un análisis de los flujos considerando una optimización que permitiera determinar el cargo del tramo de gasoducto una vez entrara en operación el activo.

El ajuste incluido en el texto remitido a la SIC se construyó a partir de los comentarios que se recibieron durante la consulta:

Dentro del análisis de comentarios se identificó que existía una oportunidad de mejora en la redacción y en el planteamiento para el cálculo de los cargos y, de esa manera, dar mayor claridad y simplicidad en la aplicación de la metodología. El cambio realizado en las ecuaciones no afecta la señal de remuneración de activos respecto de lo establecido en la Resolución CREG 160 de 2020 y no requiere utilizar un proceso iterativo para determinar los cargos. Se simplifica la ecuación incluida en el artículo 20 de la presente resolución incluyendo las variables de cálculo que se abordaban de manera separada en la Resolución CREG 160 de 2020, de tal manera que, en el momento que entre en operación comercial un nuevo activo se actualizan la inversión y la demanda. El mismo tratamiento se hace para el AOM.

A propósito de la participación de los distribuidores de gas en la ejecución de redes tipo II, la SIC recomendó:

4. Con respecto al mecanismo de participación de distribuidores en la ejecución de proyectos de infraestructura de red de tipo II, la SIC recomendó:
  - Sustentar en detalle las causas por las cuales el mecanismo de participación de distribuidores en la ejecución de proyectos de infraestructura de red de transporte tipo II no fue efectivo.

**D-143-2021 METODOLOGÍA DE REMUNERACIÓN DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

Proceso	<b>REGULACIÓN</b>	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	<b>DOCUMENTO CREG</b>	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 800

