

# Así conectarían refinerías de Cartagena y Barranca

La Unidad de Planeación Minero Energética (Upme) plantea dos alternativas, la primera: Cartagena-Copey-Galán, o la segunda: Cartagena-Coveñas-Sebastopol.

alfsua@eltiempo.com

**LOS TÉCNICOS** de la Unidad de Planeación Minero Energética (Upme) destaparon las cartas con las que asumirán el reto de unir con un tubo las refinerías de Cartagena y Barrancabermeja.

Así, la citada entidad técnica a través del Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos, tiene identificadas dos alternativas para la conexión de los dos complejos industriales, con lo que se pretende garantizar la confiabilidad en el suministro de refinados desde el norte del país, hacia el centro y sur occidente.

Con las propuestas, además de fortalecer la capacidad de almacenamiento, la Upme también busca ampliar la de transporte.

Una de las alternativas planteadas por la entidad en el plan de combustibles líquidos es la línea Cartagena - Copey - Galán, la cual tendría una capacidad inicial para atender la demanda al año 2025 de 150.000 barriles por día (bpd) hacia el interior del territorio nacional, y se estima que su inversión sería de US\$1.126 millones.

Pero, si se quiere ampliar la atención de la demanda a 258.000 millones bpd por este corredor, la inversión superaría los US\$1.500 millones.

La otra propuesta es la línea Cartagena - Coveñas - Sebastopol, que buscaría al año 2025 atender una demanda de 150.000 bpd, con una inversión calculada en US\$1.069 millones.

Sin embargo, si a la iniciativa se le aumenta su capacidad de transporte a 258.000 bpd, el monto de inversión se trazaría en más de US\$1.300 millones.

Con las alternativas de conexión planteadas en el plan de combustibles líquidos, la Upme no solo atiende una de las recomendaciones de la Agencia Internacional de Energía (AIE) en el sentido de unir los dos complejos refinadores; sino de paso la de habilitar una tercera vía, por si quedara fuera de servicio la línea Pozos Colorados - Galán - Sebastopol, lo que llevaría al centro y sur occidente del país al desabastecimiento de los derivados.

De igual manera, los técnicos de la Upme calculan que si se presenta al interior del país una demanda de 258.000 barriles hay



Las dos alternativas buscan garantizar el abastecimiento de combustibles en el interior del país. Jorge Quintero

que garantizar 25 días de flujo constante, lo que representa poco más de 5 millones de barriles en almacenamiento estratégico que se deben tener en los nodos de oferta de Cartagena, Coveñas y Sebastopol.

Al indagar con voceros de Ecopetrol sobre las dos alternativas para conectar las refinerías de Cartagena y Barrancabermeja, dejaron en claro que son proyectos que está contemplando la Upme, y no provienen de la petrolera.

“La compañía desde hace varios años viene desarrollando la integración de las dos refinerías



**Las alternativas de conexión de la Upme, atienden las recomendaciones realizadas por la Agencia Internacional de Energía (AIE)”.**

## BUENOS RESULTADOS EN REFINACIÓN

En el segmento de refinación, la petrolera colombiana tuvo un desempeño operativo sobresaliente en el tercer trimestre, alcanzando un nuevo máximo histórico de carga estable con 380.000 barriles por día para las dos refinerías. El periodo julio - septiembre ha sido el mejor del año en cargas y margen de refinación para cada

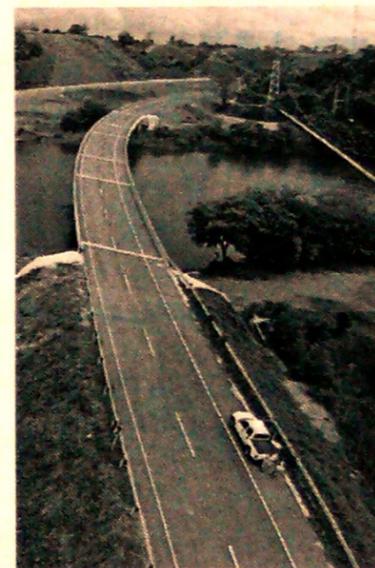
uno de los complejos que tiene la firma. En línea con el proceso de optimización, la refinería de Cartagena continuó generando valor al lograr una carga promedio de 158.000 barriles por día para el tercer trimestre. Este aumentará en los próximos meses con la integración del complejo antiguo.

para que sean complementarias en su producción, es decir que se manejen como un sistema integrado; para ello se cuenta con una ruta natural muy importante que es el río Magdalena”, subrayó uno de los voceros.

Por esta razón, Ecopetrol puso en marcha el Sistema Integrado de Refinación (SIR), con el que busca convertirse en el surtidor más confiable de gasolina en todo el territorio nacional y, de paso, en el principal proveedor de diésel.

La tarea consiste en el envío de olefinas (propanos y butanos para la producción de combustibles) de Barranca a Cartagena en barcas, por el río Magdalena, vía canal del Dique, para aumentar en este complejo la producción en la Planta de Alquilación, lo que permite incrementar la oferta de gasolina en Reficar.

Luego, ese combustible es enviado a Barrancabermeja a través del poliducto que une a Santa Marta con la ciudad santandereana para completar los volúmenes que se producen allí y disminuir las importaciones. La primera carga en la Planta de Alquilación fue de 5.800 barriles y, hoy ya se registran más de 40.000 barriles enviados con este propósito. ☺



La vía estrenó en diciembre pasado 44 kilómetros de doble calzada.

## Concesionario de la Ruta del Sol II ya en liquidación

**LA SUPERINTENDENCIA** de Sociedades a través de la Delegatura de Procedimientos de Insolvencia, decretó la apertura del proceso de liquidación judicial de los bienes de la Sociedad Concesionaria Ruta del Sol S.A.S., de acuerdo a la Ley 1116 de 2006.

El proceso que inicia mediante el Auto No 2020-01-0009673, tiene designado como liquidador el abogado Darío Laguado Monsalve, experto en materia de asuntos de derecho comercial y societario.

De acuerdo con la Superintendencia, Laguado será el encargado de adelantar el proceso.

Así mismo, la Superintendencia de Sociedades recibió el expediente por parte de la Superintendencia de Transporte, donde se declaró la disolución de la sociedad y se convocó a la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. al trámite del proceso de liquidación judicial, ante esta Entidad.

El proceso de liquidación judicial, tiene como finalidad la liquidación pronta y ordenada de los activos para el pago de los pasivos, buscando el aprovechamiento del patrimonio del deudor.

Ya en agosto del año pasado, el Tribunal de Arbitramento entre la concesionaria Ruta del Sol (Consol) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) dio a conocer el laudo sobre el caso de la Ruta del Sol II y declaró la nulidad del contrato.

Esa decisión tardó cuatro años exactos, pues el proceso se inició el 6 de agosto de 2015.

Como consecuencia de la declaratoria de nulidad, la ANI deberá pagar más de \$211.273'405.561 a la concesionaria.