



*Consejo Nacional de Operación
de Gas Natural*

Bogotá D.C. 9 de octubre de 2026

CNOGas-236-2026

Señores

Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG

Ant. Dra: Adriana María Jiménez Delgado

Directora Ejecutiva

Ciudad

Asunto. Comentarios a proyecto de resolución para actualización de la metodología aplicable a los costos de las unidades constructivas puntos de entrada y salida al SNT y se dictan otras disposiciones”.

Respetados Señores,

Agradecemos a la Comisión de Regulación de Energía y Gas la oportunidad de presentar comentarios al proyecto de resolución mediante el cual se propone actualizar la metodología aplicable a los costos de las unidades constructivas de los puntos de entrada y salida del Sistema Nacional de Transporte e incorporar mecanismos orientados a obtener señales de precios competitivos.

Desde el CNO Gas se valora la intención de la Comisión de fortalecer la metodología vigente, particularmente en lo relacionado con la actualización de los costos reconocidos, la incorporación de información observable del mercado y la búsqueda de señales que permitan aproximar los valores regulatorios a las condiciones efectivas bajo las cuales se desarrollan este tipo de infraestructuras.

Sin perjuicio de lo anterior, se considera necesario revisar algunos elementos técnicos, económicos y procedimentales de la propuesta, particularmente en lo relacionado con la actualización de los costos y alcances de las unidades constructivas, el diseño del mecanismo competitivo y su articulación con los procedimientos vigentes de acceso al SNT, de manera que la nueva metodología refleje las condiciones reales de construcción de los proyectos y facilite su aplicación.



Consejo Nacional de Operación
de Gas Natural

En este sentido, a continuación, se presentan los comentarios y propuestas que se consideran necesarios para fortalecer la metodología propuesta y facilitar su aplicación.

Quedamos atentos para atender solicitud en torno al tema descrito en la presente comunicación.

Saludos

FREDI E. LÓPEZ
SIERRA

Firmado digitalmente por FREDI E.
LÓPEZ SIERRA
Fecha: 2026.10.09 15:25:24 -05'00'

FREDI ENRIQUE LOPEZ SIERRA
Secretario Técnico

Adjunto. Comentarios a proyecto Resolución actualización de la metodología aplicable a los costos de las unidades constructivas puntos de entrada y salida al SNT y se dictan otras disposiciones.

Copia.

Karen Schutt – Experta Comisionada CREG.

Jorge Amaya – Asesor CREG.

Robinson Pedroza – Asesor CREG.

Miembros CNOGas.

Comentarios al proyecto de resolución sobre unidades constructivas de los puntos de entrada y salida del SNT

1. Actualización del catálogo y de los costos base de las unidades constructivas

Se considera indispensable que, como punto de partida de la metodología propuesta, la Comisión adelante una actualización integral de los costos base y del alcance técnico de las unidades constructivas aplicables a los puntos de entrada y salida, de manera que los valores incorporados en el Anexo 1 reflejen, en la mayor medida posible, las condiciones actuales de construcción y constituyan una referencia técnica y económicamente representativa para la aplicación de los demás mecanismos previstos en la resolución.

Para este propósito, la revisión debe partir al menos, de los costos máximos y de la caracterización técnica de las unidades constructivas establecidos en la propuesta de actualización sometida a consulta mediante la Resolución CREG 129 de 2018, cuyos valores fueron definidos a partir del estudio adelantado por Divisa Ingenieros Asociados para la actualización de las unidades constructivas de conexión de los puntos de entrada y salida, sus costos y sus fórmulas de actualización. Dicha propuesta contemplaba una valoración de los costos máximos expresados a precios de diciembre de 2016.

En consecuencia, la expedición de la nueva metodología constituye una oportunidad para revisar y actualizar esa base de costos, considerando la evolución observada desde su determinación, los cambios en las especificaciones y configuraciones técnicas de las obras, las condiciones actuales de suministro de equipos y materiales, así como aquellos elementos técnicos y económicos que puedan explicar diferencias entre los valores regulatorios vigentes y los costos actualmente observados en la ejecución de este tipo de proyectos.

En paralelo, los transportadores se encuentran adelantando un ejercicio de revisión y recopilación de información sobre los costos reales incurridos en proyectos de puntos de entrada y salida, con el propósito de aportar información detallada que permita contrastar los valores regulatorios con la experiencia reciente de ejecución de las obras. Los resultados de este ejercicio serán remitidos a la Comisión el próximo 16 de octubre de 2026, para su consideración dentro de la revisión de los costos base y del alcance de las unidades constructivas.

Por lo anterior, se considera importante que los resultados de este ejercicio sean valorados por la Comisión antes de definir los costos de referencia que servirán de base para la aplicación del mecanismo competitivo y del esquema de reparto de eficiencias. Contar con valores regulatorios representativos es una condición necesaria para que la comparación con los precios obtenidos en los procesos de contratación produzca señales económicas adecuadas.

La actualización integral deberá comprender igualmente la revisión del alcance técnico de las unidades constructivas existentes y la identificación de aquellos elementos o configuraciones que resulte necesario incorporar, modificar o retirar del catálogo. En este sentido, además de la actualización de los costos, deberá evaluarse la incorporación de unidades constructivas adicionales cuando las condiciones técnicas, operativas, de seguridad o particulares de los proyectos justifiquen su utilización.

Por último, se considera conveniente que la metodología no limite esta revisión a la expedición de la presente resolución. La evolución tecnológica, las condiciones de suministro de equipos, los requerimientos técnicos y de seguridad y las características propias de los proyectos pueden generar, con el transcurso del tiempo, diferencias relevantes entre los costos regulatorios y aquellos efectivamente observados en el mercado.

Por esta razón, se propone establecer en la regulación un mecanismo periódico de revisión del catálogo de unidades constructivas y de sus costos de referencia, sustentado en información de mercado y en los costos observados en proyectos efectivamente ejecutados.

En particular, se propone que cada dos (2) años la Comisión, con el apoyo del CNO Gas, adelante un estudio de mercado orientado a revisar y actualizar el catálogo, sus alcances técnicos y los precios de referencia de las unidades constructivas. Dicho estudio deberá considerar, entre otros elementos, la información aportada por los transportadores, los costos efectivamente observados en proyectos ejecutados, cotizaciones y referencias de mercado, así como las condiciones técnicas que incidan en el costo de las obras.

Se propone que este mecanismo de revisión periódica quede previsto expresamente en la regulación, de manera que exista una oportunidad definida para evaluar la necesidad de actualizar los valores y alcances del catálogo, sin depender exclusivamente de futuras modificaciones integrales de la metodología.

La revisión periódica deberá comprender no solamente los valores de las unidades constructivas individualmente consideradas, sino también la identificación y valoración de costos adicionales asociados con la construcción de los puntos de entrada y salida que, por su naturaleza, no puedan ser adecuadamente incorporados dentro de una unidad constructiva estándar y cuya ocurrencia dependa de las condiciones particulares del proyecto, siempre que se encuentren técnica y económicamente justificados.

De esta manera, la metodología contará con un valor base técnicamente representativo desde su entrada en vigencia y con un mecanismo que permita preservar esa representatividad en el tiempo, reduciendo el riesgo de que las fórmulas de indexación o los mecanismos de formación competitiva de precios operen sobre referencias que no reflejen adecuadamente las condiciones reales del mercado.

2. Mecanismo de precios competitivos y esquema para compartir eficiencias

Se considera positivo que el proyecto de resolución incorpore un Mecanismo de Precios Competitivos orientado a obtener información observable del mercado que permita contrastar los costos de referencia definidos por la regulación con los valores efectivamente disponibles para la ejecución de los puntos de entrada y salida. Como se reconoce en la propuesta, los costos eficientes constituyen una estimación realizada para unas condiciones y un momento determinados, por lo cual resulta conveniente contar con mecanismos que permitan incorporar señales actualizadas de mercado al momento de ejecutar las obras.

No obstante, este objetivo puede alcanzarse mediante un esquema directamente asociado a los procesos reales de contratación de los transportadores. En este sentido, se propone que el proceso competitivo constituya el mecanismo aplicable tanto a los puntos que atiendan demanda regulada

como a aquellos asociados a demanda no regulada, sustituyendo los procedimientos diferenciados previstos en los artículos 5 y siguientes del proyecto para la formación del valor competitivo.

La diferenciación propuesta actualmente entre demanda regulada y no regulada introduce mecanismos distintos de formación de precios (procesos individuales, convocatorias agregadas anuales, precios unitarios de referencia, pisos de eficiencia y umbrales de activación) pese a que, en ambos casos, el objetivo económico es común: obtener una señal verificable de mercado sobre el costo eficiente de construcción del punto de entrada o salida. El proyecto actualmente prevé, para demanda no regulada, un proceso por proyecto y, para demanda regulada, una convocatoria agregada anual con precios unitarios de referencia.

Desde el punto de vista técnico y constructivo, el costo de un punto de entrada o salida depende de las especificaciones de los equipos, las condiciones de instalación y las particularidades de cada proyecto, y no de la naturaleza regulada o no regulada de la demanda que será atendida. Por tanto, no se encuentra justificación técnica para establecer mecanismos distintos de formación de precios cuando, en ambos casos, se busca obtener una señal competitiva y verificable de los costos de construcción.

En consecuencia, se propone utilizar un único mecanismo basado en procesos competitivos adelantados por el transportador sobre alcances técnicos previamente definidos, de manera que las ofertas recibidas correspondan a condiciones efectivas de contratación y permitan determinar el costo real de mercado de la unidad constructiva.

2.1. Desarrollo del proceso competitivo

Bajo el esquema propuesto, el mecanismo de precios competitivos puede implementarse a partir de los procesos de contratación que actualmente adelantan los transportadores para la adquisición, construcción e instalación de los elementos asociados a sus sistemas. Estos procesos ya incorporan etapas de habilitación y evaluación orientadas a verificar la capacidad técnica, financiera y operativa de los participantes y a asegurar que la comparación económica se realice entre ofertas que respondan a un mismo alcance y cumplan integralmente las condiciones requeridas.

En este sentido, no se considera necesario establecer un procedimiento de contratación independiente al utilizado por cada transportador. Se propone, en cambio, que la regulación defina criterios mínimos que aseguren la transparencia, pluralidad, trazabilidad y comparabilidad de las ofertas, manteniendo en cabeza del transportador la estructuración y gestión del proceso. Para estos efectos, el mecanismo deberá observar, como mínimo, los siguientes principios:

- **Definición previa del alcance:** El proceso deberá estructurarse a partir de especificaciones técnicas, alcance, condiciones de instalación y cronograma previamente determinados, de manera que las ofertas sean técnica y económicamente comparables.
- **Criterios habilitantes:** El transportador definirá previamente los requisitos técnicos, de experiencia, financieros, de seguridad y demás condiciones necesarias para garantizar la adecuada ejecución de las obras, de conformidad con sus políticas de contratación y prácticas técnicas.

- **Evaluación técnica previa a la económica:** Únicamente las propuestas que cumplan integralmente el alcance, las especificaciones técnicas, la normativa aplicable y el cronograma podrán ser objeto de comparación económica.
- **Pluralidad de ofertas:** El proceso deberá contar con al menos dos proponentes habilitados que cumplan las condiciones previamente establecidas.
- **Transparencia y trazabilidad:** El transportador publicará en su BEO el resultado del proceso y mantendrá a disposición de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios los soportes técnicos, económicos y contractuales correspondientes.

La aplicación efectiva de estos criterios requiere un conocimiento directo de las condiciones técnicas y operativas de cada proyecto. Dado que su aplicación exige conocer en detalle el alcance de las obras, las especificaciones técnicas, las condiciones de seguridad, los cronogramas y las particularidades operativas de cada sistema de transporte, se considera que la estructuración y desarrollo del proceso competitivo debe permanecer bajo responsabilidad del transportador, como parte de sus procesos ordinarios de contratación.

En consecuencia, no se considera necesario que el Gestor del Mercado intervenga en la estructuración, recepción, evaluación o adjudicación de las ofertas. Su participación como instancia adicional no resulta indispensable para la formación competitiva del precio y podría introducir mayores costos de transacción y tiempos en el procedimiento. La transparencia y trazabilidad del mecanismo pueden garantizarse mediante la publicación de sus resultados en el BEO, el reporte de la información que defina la Comisión y la disponibilidad de los soportes del proceso para efectos de vigilancia y control.

De manera consistente con lo anterior, se propone que la regulación otorgue al transportador flexibilidad para definir, de acuerdo con su planeación y necesidades de contratación, la oportunidad y periodicidad de los procesos competitivos. Esta flexibilidad permitiría articular el mecanismo con la ejecución efectiva de los proyectos, evitando imponer procedimientos o periodicidades de contratación que no respondan a sus necesidades reales.

2.2. Mecanismo para compartir eficiencias

Obtenida la señal de mercado mediante el proceso competitivo, se propone que el valor finalmente trasladado al remitente no corresponda exclusivamente al valor regulatorio de referencia ni, necesariamente, al costo real resultante del proceso, sino que incorpore un mecanismo de reparto de las diferencias entre ambos valores.

Este mecanismo busca alinear los incentivos económicos del transportador y del remitente, de manera que ambos se beneficien de las eficiencias obtenidas mediante los procesos competitivos de contratación. En particular, permitiría que el remitente acceda a menores costos cuando el valor contratado sea inferior a la referencia regulatoria, mientras que el transportador conserve una parte de las eficiencias alcanzadas, incentivándolo a obtener mejores condiciones de contratación. A su vez, considerando que los valores regulatorios constituyen estimaciones que pueden diferir de los precios efectivamente observados en el mercado, se propone que las desviaciones por encima de

dichos valores también sean compartidas, dentro de límites definidos, evitando que los mayores costos sean asumidos íntegramente por una sola de las partes.

Este enfoque cuenta con un antecedente en la metodología de remuneración de la actividad de transporte prevista en la Resolución CREG 175 de 2021. En particular, el artículo 15 contempla un mecanismo de ajuste frente a diferencias entre los valores aprobados regulatoriamente y los costos observados en la ejecución de determinadas inversiones, permitiendo compartir los efectos de dichas diferencias entre los usuarios y el transportador. En este sentido, se propone adoptar una lógica equivalente para las unidades constructivas de los puntos de entrada y salida, de manera que el valor finalmente trasladado permita distribuir entre el remitente y el transportador las eficiencias o desviaciones que se presenten frente al valor de referencia establecido por la Comisión.

Para estos efectos, cuando la unidad constructiva cuente con un valor definido por la Comisión en la Tabla A del Anexo 1, dicho valor constituirá la referencia regulatoria (Apr) frente a la cual se comparará el valor real (Real) obtenido como resultado del proceso competitivo. Sobre la diferencia entre ambos valores se aplicará la banda de ajuste propuesta, con el propósito de que las eficiencias obtenidas frente a la referencia regulatoria puedan ser compartidas con el remitente y que, dentro de los límites establecidos, también se reconozcan las desviaciones que puedan presentarse respecto de dicha referencia.

La aplicación de este mecanismo requiere, sin embargo, que los valores contenidos en la Tabla A sean suficientemente representativos de las condiciones actuales de construcción y que las unidades constructivas cuenten con un nivel de definición que permita compararlas adecuadamente con los valores obtenidos en los procesos competitivos. Por esta razón, su implementación deberá articularse con la actualización del catálogo y de los costos base propuesta en el numeral anterior, procurando que las unidades constructivas se aproximen al nivel de detalle requerido para una estimación Clase 4.

Ahora bien, pueden presentarse unidades constructivas requeridas para la ejecución de un punto de entrada o salida que, por sus características técnicas o por la evolución de las soluciones utilizadas en los sistemas de transporte, no cuenten con un valor de referencia definido en la Tabla A del Anexo 1. En estos casos no sería posible aplicar el mecanismo de reparto de eficiencias, en la medida en que no existiría un valor regulatorio Apr contra el cual efectuar la comparación.

Para estas situaciones se propone que el proceso competitivo continúe siendo el mecanismo para obtener una señal objetiva de mercado y que, en ausencia de un valor regulatorio de referencia, el valor aplicable se determine directamente a partir de las cotizaciones habilitadas obtenidas en dicho proceso. De esta manera, la ausencia de una unidad constructiva previamente valorada por la Comisión no impediría reconocer una solución técnicamente necesaria ni obligaría a utilizar como referencia una unidad que no corresponda al alcance efectivamente requerido.

En concordancia con lo anterior, se propone incorporar una disposición en los siguientes términos:

“Artículo X. Proceso competitivo para la determinación del valor real de las unidades constructivas. El transportador realizará un proceso competitivo abierto, con especificaciones técnicas y criterios de habilitación definidos previamente, en el cual participen al menos dos (2)



Consejo Nacional de Operación
de Gas Natural

proponentes habilitados que declaren no tener vinculación económica entre sí ni con el transportador.

El proceso competitivo será aplicable a los puntos de entrada y salida que atiendan demanda regulada y no regulada y se adelantará conforme a los procedimientos de contratación de cada transportador, observando los criterios mínimos de transparencia, pluralidad, trazabilidad y comparabilidad establecidos en la presente resolución.

El transportador verificará el cumplimiento integral de los criterios habilitantes, el alcance, las especificaciones técnicas, la normativa aplicable, las condiciones de seguridad y el cronograma establecidos para el proceso. Únicamente las ofertas que cumplan estos requisitos serán objeto de comparación económica.

Entre las ofertas habilitadas, el transportador adjudicará aquella de menor valor. El valor de la oferta adjudicada corresponderá al valor real de la unidad constructiva (Real) para efectos de la aplicación del mecanismo de reparto de eficiencias previsto en este artículo.

El transportador publicará en su Boletín Electrónico de Operaciones (BEO) el valor real resultante del proceso, la unidad constructiva equivalente definida en la Tabla A del Anexo 1 y el valor eficiente final obtenido mediante la aplicación de la fórmula prevista en este artículo. Los soportes técnicos, económicos y contractuales del proceso permanecerán a disposición de la Comisión de Regulación de Energía y Gas y de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.

El proceso competitivo se adelantará conforme a la planeación y periodicidad que determine el transportador y no modificará, suspenderá ni ampliará los plazos y procedimientos establecidos en las Resoluciones CREG 169 y 171 de 2011 para la solicitud, evaluación de factibilidad y construcción de los puntos de entrada y salida.

El valor eficiente final de la unidad constructiva que podrá trasladarse al remitente se determinará así:

$$UCR_f = \begin{cases} Apr - \frac{Apr - Real}{2}, & Real \leq Apr \\ Apr + \frac{Real - Apr}{2}, & Apr < Real \leq 1,4 Apr \\ 1,2 Apr, & Real > 1,4 Apr \end{cases}$$

Donde:

UCR_f : valor final de la unidad constructiva que será aplicado al remitente, expresado en pesos colombianos de la Fecha Base.

Apr : valor de referencia de la unidad constructiva definido por la CREG en la Tabla A del Anexo 1, expresado en pesos colombianos de la Fecha Base.

$Real$: valor real de la unidad constructiva determinado como resultado del proceso competitivo adelantado por el transportador, expresado en pesos colombianos de la Fecha Base.

Para efectos de la comparación, el valor real resultante del proceso competitivo deberá ser llevado a la misma Fecha Base utilizada para el valor Apr, aplicando los índices y parámetros de actualización establecidos en la presente resolución.

Parágrafo X. Unidades constructivas sin valor de referencia. *Cuando una unidad constructiva requerida para la ejecución del punto de entrada o salida no cuente con un valor de referencia definido en la Tabla A del Anexo 1, el transportador adelantará el proceso competitivo previsto en este artículo.*

En estos casos, al no existir un valor Apr que permita aplicar el mecanismo de reparto de eficiencias, el valor aplicable se determinará a partir de las cotizaciones habilitadas obtenidas en el proceso, utilizando la siguiente expresión:

$$C_{\text{comp}}(m) = n / \sum (1 / q_k)$$

Donde:

q_k: *valor de cada una de las n cotizaciones habilitadas.*

n: *número de cotizaciones habilitadas obtenidas en el proceso competitivo.*

El valor resultante corresponderá a la media armónica de las cotizaciones habilitadas.

La información obtenida a través de estos procesos deberá servir, a su vez, como insumo para las revisiones periódicas del catálogo de unidades constructivas, con el propósito de que las soluciones que presenten una utilización recurrente puedan ser posteriormente incorporadas y valoradas por la Comisión dentro de la Tabla A del Anexo 1.”

3. Actualización e inclusión de los costos de administración, operación y mantenimiento – UCAOM1

El proyecto de resolución desarrolla una nueva metodología para la determinación y actualización de los costos máximos reconocidos de las unidades constructivas asociadas con los puntos de entrada y salida del Sistema Nacional de Transporte. Sin embargo, la propuesta no establece de manera expresa el tratamiento aplicable a los costos anuales de Administración, Operación y Mantenimiento (AOM) de estos activos.

Actualmente, el Anexo 1 de la Resolución CREG 169 de 2011 contempla los costos anuales máximos de administración, operación y mantenimiento de los puntos de entrada y salida, mientras que su Anexo 2 identifica este componente mediante la unidad constructiva UCAOM1 – AOM \$/año.

En la medida en que el proyecto propone revisar los costos base, parámetros y mecanismos de actualización aplicables a las unidades constructivas de los puntos de entrada y salida, se considera necesario que dicha revisión comprenda también la unidad UCAOM1, de manera que los valores reconocidos reflejen adecuadamente las actividades requeridas para la administración, operación y mantenimiento de esta infraestructura, así como la evolución de sus costos durante su vida útil. La referencia más actualizada a la fecha son los propuestos en la resolución CREG 129 de 2018 y los que entregue el transportador para definir su valor.

4. Indexación de las unidades constructivas y actualización de los costos de AOM

Se considera acertado que el proyecto proponga actualizar las unidades constructivas diferenciando los componentes denominados en pesos colombianos y en dólares de los Estados Unidos, de manera que cada uno refleje la evolución de las variables económicas asociadas con su formación de costos.

No obstante, para que la actualización refleje adecuadamente la evolución de los costos, se considera necesario que los índices seleccionados guarden correspondencia con la naturaleza de los componentes que integran las unidades constructivas y sean consistentes con su estructura de costos.

Para el componente denominado en pesos colombianos, se propone utilizar como indexador el Índice de Precios del Productor – Oferta Interna publicado por el DANE, por considerar que este índice permite reflejar de manera más directa la evolución de los costos de los bienes y servicios nacionales asociados con la construcción de los puntos de entrada y salida.

Para el componente denominado en dólares, se propone mantener como indexador la serie PPI de bienes de capital de los Estados Unidos WPSFD41312, complementada con la conversión a pesos colombianos mediante la Tasa Representativa del Mercado – TRM correspondiente al último día hábil del mes inmediatamente anterior al mes de cálculo. De esta manera, la actualización de este componente recogería tanto la evolución de los precios internacionales de los bienes de capital como el efecto de la tasa de cambio.

Asimismo, se considera conveniente que el período base de la indexación corresponda al mes al que estén referidos los valores adoptados en la última actualización de las unidades constructivas. En consecuencia, cada revisión integral del catálogo debería establecer un nuevo período base, de manera que las fórmulas de actualización reconozcan únicamente las variaciones ocurridas con posterioridad a dicha revisión y mantengan consistencia con los valores vigentes del Anexo 1.

Respecto de los costos anuales de Administración, Operación y Mantenimiento – AOM, asociados a la unidad UCAOM1, se propone que su actualización se realice mediante el IPC total nacional publicado por el DANE, atendiendo la naturaleza predominantemente local de los costos asociados con estas actividades. En consecuencia, se propone que la metodología adopte el siguiente esquema de actualización:

- **Componente en pesos de las unidades constructivas:** IPP Oferta Interna publicado por el DANE.
- **Componente en dólares de las unidades constructivas:** PPI de bienes de capital de los Estados Unidos, serie WPSFD41312, y TRM del último día hábil del mes anterior.
- **Costos de AOM:** IPC total nacional publicado por el DANE.
- **Período base:** mes al que estén referidos los valores adoptados en la última actualización de las unidades constructivas.

5. Articulación del artículo 4 con el procedimiento vigente de factibilidad técnica y solicitud de acceso

Se observa que el artículo 4 del proyecto dispone que, una vez recibida la solicitud de construcción de un punto de entrada o de salida, el transportador deberá informar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes, la relación de unidades constructivas requeridas, el costo máximo vigente y el régimen aplicable según el tipo de demanda.

No obstante, la redacción propuesta podría interpretarse en el sentido de que la identificación de las unidades constructivas y la definición del régimen económico proceden de manera inmediata con la recepción de la solicitud, sin que se evidencie expresamente una etapa previa de validación de requisitos y determinación de la factibilidad técnica del acceso.

Al respecto, el numeral 3.1 del RUT, modificado por la Resolución CREG 169 de 2011, establece los requisitos bajo los cuales la construcción de un punto de salida es técnicamente factible. A su vez, el numeral 3.2 dispone que la solicitud presentada por el Remitente Potencial debe contener las condiciones técnicas requeridas y la información necesaria para que el transportador evalúe los efectos técnicos y operacionales de la conexión sobre su sistema. Asimismo, para los puntos de salida destinados a atender determinados usuarios, debe considerarse la acreditación prevista en la Resolución CREG 171 de 2011 respecto de la imposibilidad técnica o de seguridad de atención por parte del distribuidor-comercializador correspondiente.

Esta evaluación no constituye una actuación meramente formal. En la práctica, puede requerir revisión documental, validación de coordenadas y visitas al sitio, dado que las condiciones existentes pueden diferir de aquellas consideradas durante la construcción del gasoducto. Entre otros aspectos, pueden presentarse cambios en las condiciones geotécnicas, niveles freáticos, cauces, infraestructura vial o eléctrica, restricciones ambientales, expansión de asentamientos humanos, titularidad de predios o servidumbres. De igual forma, la ubicación inicialmente informada por el solicitante podría no coincidir con el trazado real del gasoducto o encontrarse en un predio diferente, haciendo necesario ajustar la localización de la conexión y la información técnica asociada.

En consecuencia, se considera conveniente que el artículo 4 precise que la determinación de las unidades constructivas aplicables y del régimen correspondiente procederá una vez se haya verificado que la solicitud contiene la información técnica requerida y se haya confirmado la factibilidad técnica del punto de entrada o de salida, de conformidad con los numerales 3.1 y 3.2 del RUT y las demás disposiciones vigentes. Asimismo, se recomienda mantener como mínimo el plazo máximo de quince (15) días hábiles previsto en el numeral 3.2, numeral (iii), del RUT, modificado por la Resolución CREG 169 de 2011, contado a partir de la confirmación de la factibilidad, para que el transportador determine y presente la relación y cotización de las unidades constructivas requeridas. Lo anterior permitiría preservar una secuencia

procedimental clara entre la recepción de la solicitud, la evaluación y confirmación de la factibilidad técnica, y la posterior aplicación del mecanismo de precios competitivos.

En este sentido, respetuosamente se solicita aclarar la articulación entre el procedimiento previsto en el artículo 4 del proyecto y las etapas de verificación documental, evaluación técnica y determinación de factibilidad establecidas en las Resoluciones CREG 169 y 171 de 2011. Esta precisión contribuiría a evitar que el inicio del mecanismo de precios competitivos se interprete como una aceptación anticipada de la viabilidad del acceso y permitiría preservar la secuencia técnica y regulatoria actualmente aplicable.

En conclusión, es necesario revisar los tiempos hoy establecidos en el RUT y armonizarlos con esta norma en caso de continuar con esta solución y mantener las etapas ya definidas.

6. Articulación de los plazos previstos en los artículos 4 y 5 para la demanda no regulada

Se observa una posible falta de articulación entre los plazos y actuaciones establecidos en los artículos 4 y 5 del proyecto de resolución.

El artículo 4 dispone que, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud, el transportador deberá informar la relación de unidades constructivas requeridas, el costo máximo reconocido vigente para cada una y el régimen aplicable al punto de conexión. Por su parte, el artículo 5 establece que, para los puntos que sirvan exclusivamente demanda no regulada, el transportador deberá adelantar un proceso abierto de cotización, cuyo plazo para la recepción de ofertas no podrá ser inferior a treinta (30) días hábiles.

En principio, la determinación de las unidades constructivas requeridas constituye un insumo previo para estructurar el proceso de cotización, dado que permite definir su alcance técnico, las especificaciones aplicables y los elementos sobre los cuales los proveedores deberán presentar sus ofertas. Sin embargo, el proyecto no precisa de manera suficiente la secuencia entre las actuaciones previstas en ambos artículos ni establece desde qué momento se inicia el proceso de cotización y cómo se integra su duración dentro del procedimiento general de atención de la solicitud.

Esta situación podría generar interpretaciones diferentes respecto de si la comunicación prevista en el artículo 4 corresponde únicamente a una identificación preliminar de las unidades constructivas y del techo regulado, o si debe incorporar valores derivados del Mecanismo de Precios Competitivos, los cuales solo podrían determinarse una vez recibidas, evaluadas y habilitadas las cotizaciones previstas en el artículo 5.

Para la demanda regulada, el artículo 7 contempla una convocatoria agregada anual que permite disponer previamente de precios unitarios de referencia aplicables durante los doce (12) meses siguientes. Por tanto, en este caso existiría una referencia económica disponible al momento de atender una solicitud. Esta condición no se presenta de igual manera para la demanda no regulada, dado que el proceso de cotización se activa individualmente para cada proyecto y requiere un plazo mínimo de treinta (30) días hábiles para la recepción de ofertas, además del tiempo requerido para su evaluación y adjudicación.

En consecuencia, se considera conveniente que los artículos 4 y 5 precisen expresamente las etapas, los productos y los plazos aplicables a la atención de solicitudes asociadas con demanda no regulada. En este sentido, respetuosamente se solicita revisar la consistencia de los plazos previstos en ambas disposiciones y definir un término integral para la atención de estas solicitudes, que contemple la estructuración de la convocatoria, la recepción y evaluación de las ofertas, la eventual declaratoria de proceso desierto y la comunicación del valor aplicable. Esta precisión permitiría evitar incertidumbres frente al cumplimiento de los términos regulatorios y garantizar una aplicación coordinada del procedimiento para demanda regulada y no regulada, reconociendo las diferencias propias de cada modalidad.

7. Activación del Mecanismo de Precios Competitivos según la finalidad y evolución de la solicitud

Sin perjuicio de las observaciones anteriores, se considera pertinente revisar el momento en el cual se activa el Mecanismo de Precios Competitivos previsto para la demanda no regulada.

En la práctica, durante el año se reciben múltiples solicitudes de cotización de nuevos puntos de entrada o de salida que no necesariamente corresponden a proyectos con decisión de ejecución. En algunos casos, los agentes requieren una estimación de costos como insumo para estudios de ingeniería, estructuración financiera, evaluación de alternativas o gestión de subsidios ante el Ministerio de Minas y Energía. Por tanto, aun cuando la solicitud resulte técnicamente factible y se emita la correspondiente cotización, el proyecto puede no avanzar hacia su contratación y construcción.

Adicionalmente, conforme al numeral 3.2, numeral (iv), del RUT, modificado por la Resolución CREG 169 de 2011, el remitente potencial dispone de quince (15) días hábiles para aceptar o rechazar la oferta de acceso físico y, ante la ausencia de respuesta formal, expresa y escrita, se entiende que desiste de la solicitud. En la experiencia operativa, algunos solicitantes dejan vencer este término y posteriormente presentan una nueva solicitud o requieren la actualización de la cotización con los indexadores regulatorios vigentes, sin que ello implique necesariamente una decisión definitiva de ejecutar la obra.

En este contexto, activar un proceso abierto de cotización para cada solicitud técnicamente factible podría generar convocatorias recurrentes que no culminen en la construcción del punto de conexión. Esta situación podría incrementar las cargas administrativas del transportador, del Gestor del

Mercado y de los potenciales proveedores, además de reducir progresivamente el interés de estos últimos en participar. Como resultado, podría aumentar la frecuencia de procesos sin el número mínimo de cotizaciones habilitadas y, por tanto, la aplicación del procedimiento previsto en el artículo 6.

En consecuencia, respetuosamente se sugiere revisar la oportunidad y las condiciones bajo las cuales se activa el Mecanismo de Precios Competitivos para la demanda no regulada, considerando que una proporción de las solicitudes recibidas puede corresponder a ejercicios preliminares de estimación, estructuración o evaluación de proyectos que no necesariamente culminan en la contratación y construcción del punto de conexión.

Se considera conveniente que la regulación contemple esta realidad operativa, con el propósito de preservar la efectividad del mecanismo, promover la participación sostenida de los potenciales proveedores y evitar que la realización recurrente de convocatorias que no concluyan en la ejecución de las obras genere cargas administrativas adicionales o incremente la ocurrencia de procesos sin cotizaciones suficientes.

En este sentido, se solicita evaluar la articulación de los artículos 5, 6 y 11, de manera que el procedimiento permita atender adecuadamente las distintas etapas y finalidades de las solicitudes, sin afectar los objetivos de transparencia, eficiencia y formación competitiva de precios previstos en el proyecto de resolución.

8. Delimitación del régimen de derogatorias y preservación de las disposiciones vigentes

Se observa que la cláusula de derogatorias contenida en el artículo 13 conserva un marcador pendiente de definición y establece, de manera general, que la resolución derogará las disposiciones que le sean contrarias.

Esta formulación podría generar incertidumbre respecto de la permanencia y aplicación de aquellas disposiciones de las Resoluciones CREG 169 y 171 de 2011 que no son objeto directo de modificación por el proyecto. Si bien la propuesta se concentra principalmente en la actualización de costos y en la incorporación del Mecanismo de Precios Competitivos, su aplicación se articula con procedimientos vigentes relacionados con la solicitud de acceso, la evaluación de factibilidad técnica, las responsabilidades sobre la conexión y los puntos de entrada y salida, la aceptación o desistimiento de las solicitudes, la construcción de los puntos y demás actuaciones asociadas.

En este sentido, respetuosamente se sugiere completar y delimitar expresamente el alcance de las derogatorias, identificando las disposiciones que serán modificadas, sustituidas o derogadas y precisando la continuidad de aquellas reglas de las Resoluciones CREG 169 y 171 de 2011, así como de las demás normas vigentes, que resulten necesarias para la adecuada articulación y aplicación del nuevo esquema regulatorio. Esta precisión contribuiría a prevenir vacíos interpretativos, preservar la coherencia con las observaciones formuladas respecto de la factibilidad técnica, los plazos y la aceptación o desistimiento de las solicitudes, y asegurar la continuidad de los procedimientos que no sean objeto de modificación expresa.

9. Revisión de las remisiones internas asociadas con las definiciones del mecanismo

Se identifica una posible inconsistencia en la remisión incluida en la definición de $C_{comp}(m)$, dado que esta señala que el precio competitivo resulta del proceso de cotización previsto en el artículo 6, mientras que el procedimiento de cotización y la fórmula de la media armónica se desarrollan en el artículo 5. El artículo 6, por su parte, regula el evento en que no se obtiene el número mínimo de cotizaciones habilitadas.

En este sentido, respetuosamente se sugiere revisar la correspondencia de esta referencia y, de manera integral, las demás remisiones internas contenidas en el artículo 2, con el fin de asegurar que cada definición se encuentre vinculada con la disposición que establece su metodología, fórmula o procedimiento aplicable. Esta revisión contribuiría a facilitar la interpretación y aplicación coherente del proyecto de resolución.

10. Vida útil de los Activos

Dentro de la CREG 169 de 2011, en el artículo 3.6, se hace referencia a la vida útil de los activos construidos; importante tener de referencia este tema dentro de los lineamientos regulatorios que están en análisis, que no sean derogados, sino que permanezcan y/o actualicen.