LA SUSCRITA COORDINADORA DEL GRUPO DE RELACIONAMIENTO CON EL CIUDADANO Y GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA

HACE CONSTAR

Que en cumplimiento a lo establecido en el numeral 1.1, numeral 7 del artículo 1 del Decreto 1273 de 2020, en la Agenda Regulatoria 2026 del Ministerio de Minas y Energía – Sector: Hidrocarburos fila 44, aparece incluido el proyecto normativo "Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME".

Que el Ministerio de Minas y Energía, publicó el referido Proyecto normativo para consulta de la ciudadanía, grupos de interés, con la finalidad de recibir opiniones, sugerencias y propuestas alternativas, desde el veintiocho (28) de mayo hasta el dos (2) de junio de 2026, en el portal web, sección de Atención al Ciudadano/Foros en Consulta Ciudadana en el siguiente vínculo:

Expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME

Que los interesados también pudieron acceder al documento desde la sección de Transparencia y Acceso a la Información Pública del portal web del Ministerio.

Que, para facilitar la participación de los interesados, se informó sobre la disponibilidad de este documento en discusión y los canales de comunicación a donde enviar sus observaciones, mediante los siguientes medios: Home/otras noticias

Que durante el tiempo dispuesto el documento en consulta ciudadana se recibió comentarios de Diez (10) partes interesadas, a través de los canales dispuestos: Correo electrónico pciudadana@minenergia.gov.co y sección comentarios

Dada en Bogotá, D. C., el nueve (9) de junio de 2026.

Jenny Constanza Nova Martínez

Anexo: Setenta y siete (77) folios - Informe de comentarios Grupo de Relacionamiento con el Ciudadano y Gestión de la Información

Proyectó: Alfonso Enrique Sánchez Ocampo
Reviso y Aprobó: Jenny Constanza Nova Martínez

Acceso: Reservado ( ), Público (x), Clasificada ( ).

GRUPO DE RELACIONAMIENTO CON EL CIUDADANO Y GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN

Informe documento en discusión

"Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME".

Fecha inicial recepción de comentarios:	28 de mayo de 2026
Fecha fin para recibir comentarios:	2 de junio de 2026
Solicitantes:	Daniel Augusto Jorge El Saieh Sánchez **Oficina Asesora de Jurídica** Ricardo Mendoza Prada Daniela Carolina Ruiz Pedroza Nicolas Calderón Achury Nelly Johanna Ríos Camargo John Alexander López Bohórquez Pedro Gusto Lara Sepúlveda Julián Flórez Quiroga

Medios de divulgación:

Portal Web www.minenergia.gov.co en:

- Módulo de Foros: MinMinas/
- Atención al Ciudadano/Proyectos de Actos Administrativos en Consulta Ciudadana
- Aviso en Home

Medios de recepción comentarios: correo pciudadana@minenergia.gov.co y Sección comentarios

PUBLICACIÓN

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

[Expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME]



Ilustración 1 Divulgación: publicación en el espacio foros/ Portal Web MinEnergía

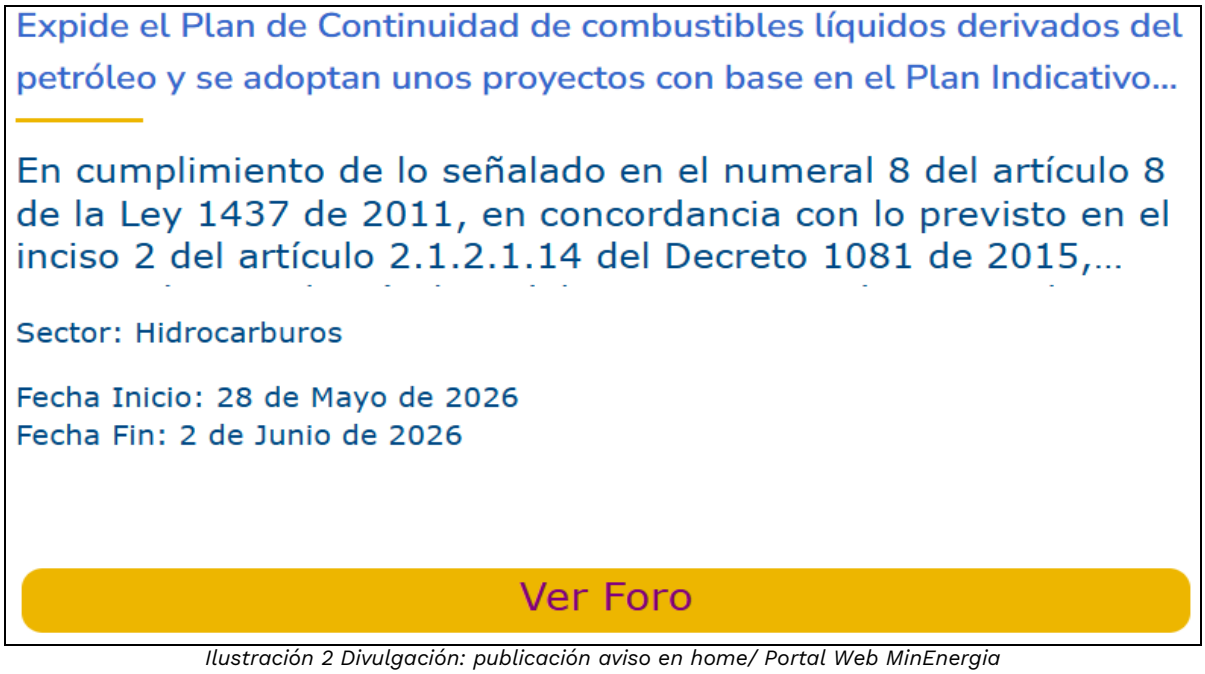


Ilustración 2 Divulgación: publicación aviso en home/ Portal Web MinEnergía

Ministerio de Minas y Energía
Dirección: Calle 43 No.57 - 31, CAN, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 2200300
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910180

COMENTARIOS RECIBIDOS DE LA CIUDADANÍA

Durante el tiempo dispuesto para recepción de comentarios el Acto legislativo “Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME”, se recibió comentarios de Diez (10) partes interesadas a través de los canales dispuestos para tal fin:

- Correo electrónico: pciudadana@minenergia.gov.co
- Sección comentarios

“Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME”.

Comentario 1

De: ASOPORTUARIA
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 9:56
Asunto: Presentación de observaciones al proyecto de Resolución - Plan de Continuidad de Combustibles Líquidos

Energía

ASOPORTUARIA

Bogotá D.C., 1 de junio de 2026

Señores:
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Dr. Edwin Palma Egea – Ministro de Minas y Energía
Dirección de Hidrocarburos
Ciudad

Asunto: *Comentarios, observaciones y propuestas de modificación al proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME".*

Cordial saludo,

La **ASOPORTUARIA (Asociación de Puertos del Río Grande de la Magdalena)**, en su condición de entidad gremial que representa y promueve el desarrollo sostenible, la competitividad y la eficiencia logística de la Zona Portuaria de Barranquilla y su área de influencia multimodal en el Río Magdalena, se dirige a su Despacho con el fin de presentar de manera respetuosa observaciones, comentarios y propuestas de modificación al proyecto de Resolución de la referencia.

Nuestras consideraciones se fundamentan en un análisis técnico, económico y constitucional del mercado de combustibles líquidos, con el firme propósito de garantizar que la política pública de continuidad y abastecimiento estratégico no genere asimetrías regulatorias destructivas, barreras injustificadas a la entrada de inversión privada o distorsiones que afecten la libre competencia económica y la resiliencia energética del país.

1. Proyectos de Transporte del PIACL 2025-2040 y su Impacto en la Logística Portuaria Nacional

El "Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos 2025 - 2040" elaborado por la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) advierte sobre la necesidad imperativa de expandir la infraestructura de transporte y la capacidad de internación (importación) para cubrir el déficit estructural que enfrentará el país.

Como gremio, observamos con profunda preocupación, que el proyecto de Resolución omite la adopción de los proyectos de transporte adicional recomendados de forma expresa por la UPME en el PIACL, **dejando de manera tácita esta responsabilidad en el Grupo Ecopetrol, quien actualmente es el que recibe casi la totalidad de las importaciones en sus puertos de naturaleza privada y los transporta a los nodos descritos en la propuesta del decreto.** Dicha omisión impide la debida articulación entre los puntos de internación marítima **de actores distintos al Grupo Ecopetrol**, y los centros de consumo del interior del país. Específicamente, nos referimos a los siguientes proyectos:

ASOPORTUARIA

Proyecto Recomendado por UPME	Capacidad Mínima Requerida	Fecha de Puesta en Operación (FPO)	Cobertura Logística Beneficiada
Transporte adicional Costa Atlántica - Galán	≥ 150 KBPD	107 KBPD (2032) / 150 KBPD (2040)	Interconexión Litoral Caribe - Centro del País
Transporte adicional Galán - Sebastopol	≥ 161 KBPD	127 KBPD (2032) / 161 KBPD (2040)	Abastecimiento Troncal Nacional
Transporte adicional Sebastopol - Puerto Salgar	≥ 101 KBPD	49 KBPD (2032) / 101 KBPD (2040)	Distribución Centro - Sabana de Bogotá
Transporte adicional Puerto Salgar - Mansilla	≥ 51 KBPD	30 KBPD (2032) / 51 KBPD (2040)	Respaldo Operativo Capital de la República
Transporte adicional Puerto Salgar - Cartago	≥ 55 KBPD	26 KBPD (2032) / 55 KBPD (2040)	Suministro Eje Cafetero y Occidente

De esta forma, nos permitimos solicitar al Ministerio **incluir taxativamente estos proyectos de transporte dentro del Artículo 2 del acto administrativo, incluyendo las alternativas que los terceros actualmente tienen para internación de producto al interior del país**. La infraestructura de transporte es el cordón umbilical que permite viabilizar los esfuerzos de almacenamiento. Al ser proyectos de infraestructura pública y privada de largo aliento, postergar su habilitación regulatoria expone al país a un desabastecimiento físico crítico en el mediano plazo, limitando la capacidad de evacuación de los combustibles importados a través de las terminales portuarias y otorgando preferencias a un agente.

2. Ineficiencia Económica, Técnica y NO Igualdad frente al Potencial Existente de la Zona Portuaria de Barranquilla

El proyecto de resolución propone la adopción de un nodo de almacenamiento estratégico regional en Baranoa (Atlántico) y Cartagena (Bolivar), con una capacidad proyectada de 536 KB. Desde la perspectiva de la eficiencia logística, infraestructura portuaria, inversiones amortizadas e igualdad de trato, estas localizaciones no solo podrían resultar redundantes, introducir costos al mercado injustificados, sino que además darían prioridad al Grupo Ecopetrol a que las importaciones necesarias las capture a través de su puerto de naturaleza privada. A continuación, una ampliación de lo expuesto:

ASOPORTUARIA

- **Preferencia, Desconexión e ineficiencia de fletes**: La terminal de Baranoa está conectada a la Refinería de Cartagena, cuyo muelle de importación es de uso privado – Grupo Ecopetrol, por lo que el producto que se importe para atender una contingencia en esta localidad solo podría ser suministrado por Ecopetrol, representando esto una preferencia para este agente. Ahora, si no abasteciera el Grupo Ecopetrol en el evento mencionado, obligaría incurrir en un doble movimiento logístico (descarga en puerto + flete terrestre o transporte secundario hacia el nodo de almacenamiento), encareciendo artificialmente el costo regulado que finalmente será trasladado a los consumidores.

- **Ventaja competitiva de la Zona Portuaria:** La Zona Portuaria de Barranquilla (incluyendo sus terminales y facilidades logísticas integradas sobre el Río Magdalena, con plena cobertura en su área de influencia regional) cuenta hoy con la infraestructura operativa, muelles con capacidad de calado, facilidades de descarga inmediata y conectividad multimodal idónea para actuar como un nodo natural de internación y almacenamiento de combustibles líquidos.

- **Contradicción con el PIACL:** La misma UPME ha señalado en sus análisis técnicos que el desarrollo de proyectos tierra Adentro pierden sustento técnico y viabilidad económica si se optimiza y aprovecha la capacidad instalada y los desarrollos de almacenamiento estratégico en las zonas portuarias consolidadas de la región.

- **Soluciones Alternativas para Abastecimiento y/o Confiabilidad De Combustibles Líquidos:** en el mencionado documento sobre el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos, en el capítulo 10 se menciona el desarrollo de puertos alternativos como Barranquilla, y propone el aprovechamiento del transporte fluvial, el cual permite optimizar tiempos y costos de construcción, teniendo en cuenta que la infraestructura ya está construida y operando. Los puertos en la Costa Caribe con acceso directo al Río Magdalena para optimizar e impulsar dicho transporte fluvial, son Cartagena y Barranquilla, por lo cual no se entiende que esta última ciudad no esté incluida en el proyecto de Resolución.

- Desaprovechamiento de Infraestructura existente: se desaprovecha una infraestructura existente de más de **2 millones de barriles**, construida por iniciativa privada y que resulta estratégica para la continuidad de combustibles líquidos, además de su conectividad hacia el interior del país a través del Río Magdalena, tal como se comentó en los puntos anteriores. Al estar esta infraestructura ya construida y posiblemente disponible, no se entiende por qué, cuando se busca eficiencia en tiempos de respuesta y costos, no se está teniendo en cuenta en el proyecto de Resolución.

ASOPORTUARIA

Solicitud Gremial: Modificar el alcance geográfico de dicho proyecto, sustituyendo la mención restrictiva de Baranoa por una definición técnicamente abierta y eficiente que contemple a la **Zona Portuaria de Barranquilla y su nodo de influencia regional.** Esto permitirá que las diferentes terminales portuarias compitan en igualdad de condiciones, maximizando el uso de infraestructura existente y minimizando los costos de inversión que deba reconocer la regulación mediante el Ingreso Anual Esperado (IAE).

3. Desconcentración del Almacenamiento y Apertura a la Competencia Portuaria en el Caribe

El Artículo 2 del proyecto de resolución centraliza el nodo estratégico costero principal de forma exclusiva en la Bahía de Cartagena, asignándole una capacidad de 369 KB. Consideramos que delimitar geográficamente un proyecto de tal magnitud a una sola zona portuaria constituye una barrera regulatoria y a una concentración de la competencia, que lesiona la competitividad regional y restringe el principio de concurrencia en el mercado:

- **Creación de monopolios geográficos regulados:** Centralizar el nodo costero en Cartagena restringe la participación de otras zonas portuarias del Caribe colombiano con igual o superior vocación de servicios y conectividad multimodal, como lo son la Zona Portuaria de Barranquilla y Santa Marta.

- **Discriminación de agentes independientes:** Esta exclusión geográfica beneficia asimétricamente a los actores tradicionales con infraestructura instalada en Cartagena, privando a los terminales portuarios líquidos independientes del litoral Caribe del acceso a los esquemas de remuneración garantizada bajo la Resolución CREG 104 002 de 2026. Esto desincentiva por completo la atracción de nuevas inversiones y la diversificación de la matriz de internación.

- **Vulnerabilidad ante riesgos operacionales:** Concentrar el almacenamiento estratégico costero en un solo cuerpo de agua expone la seguridad energética del país a riesgos sistémicos (accidentes marítimos, cierres de canal de acceso, problemas de orden público o contingencias ambientales en una sola bahía).

Solicitud Gremial: Redefinir la denominación y el alcance del nodo costero contemplado en el Artículo 2, adoptando un concepto amplio y competitivo tal como **"Nodo Portuario del Caribe"**. Ello garantizará neutralidad regulatoria y permitirá que los criterios de eficiencia portuaria, capacidad logística y mercado definan las mejores opciones de almacenamiento regional.

ASOPORTUARIA

4. Necesidad Imperativa de Agotar el Trámite de Abogacía de la Competencia ante la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC)

En la sección de considerandos (página 3) del proyecto de Resolución, la Dirección de Hidrocarburos manifiesta que este acto administrativo "no tiene incidencia sobre la libre competencia", razón por la cual no se surtió el trámite de solicitud de concepto previo ante la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), de conformidad con el Decreto 1074 de 2015.

ASOPORTUARIA discrepa respetuosamente de dicha conclusión técnica. Un acto administrativo que define nodos geográficos cerrados excluye infraestructuras portuarias competitivas y amarra de forma exclusiva la remuneración regulada de la CREG a zonas dominadas por operadores específicos, y otorga preferencias a un agente preponderante del mercado, ostenta un impacto directo, evidente y restrictivo sobre las condiciones de libre competencia en el mercado de almacenamiento y distribución mayorista. Esta medida bloquea el cierre financiero de terminales eficientes no conectadas a la red de poliductos, con alternativas de transporte multimodal, y consolida posiciones de dominio de mercado en los actores integrados verticalmente.

Solicitud Gremial: Remitir de manera inmediata el presente proyecto de resolución a la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) para que rinda el correspondiente concepto de **Abogacía de la Competencia**. Omitir este paso configura un vicio de procedimiento por indebida motivación y violación del debido proceso legal en la expedición de regulaciones económicas.

Agradecemos la atención prestada a las anteriores consideraciones, las cuales se formulan con el firme compromiso de edificar una infraestructura energética nacional competitiva, segura, equitativa y plenamente integrada a las capacidades portuarias y multimodales de la Nación.

Atentamente,



LUCAS ARIZA BUITRAGO
Director Ejecutivo ASOPORTUARIA

c.c. Superintendencia de Industria y Comercio

Comentario 2

De: Laura María Velez Román **TRANSFERPORT**
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 15:38
Asunto: Comentarios al proyecto de resolución adopción PIACL de la UPME

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME
Fecha inicio:	28/05/2026
Fecha fin:	2/06/2026
Fecha Comentario:	2/06/2026 12:00:00 a. m.
Datos de contacto:	**Correo electrónico:** **TRANSFERPORT S.A.S.**
Nombre de la empresa o interesado:	**TRANSPORTE FERROPORTUARIO DE COLOMBIA**

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Incorporación de proyectos de transporte e internación identificados por la UPME como necesarios para garantizar el abastecimiento futuro	Artículo 2 (Proyectos) y Artículo 3 (Derogatorias) del proyecto de resolución; Parágrafo 2 del Artículo 2 (logística de internación); PIACL 2025-2040 (UPME)	El Artículo 2 del proyecto de resolución adopta exclusivamente proyectos de almacenamiento estratégico (Tabla 1), omitiendo las necesidades de capacidad de transporte adicional identificadas y categorizadas por la UPME en el PIACL 2025-2040 para los siguientes corredores: (i) Costa Atlántica – Galán (≥150 KBPD, FPO máx. 2032-2040); (ii) Galán – Sebastopol (≥161 KBPD); (iii) Sebastopol – Puerto Salgar (≥101 KBPD); (iv) Puerto Salgar – Mansilla (≥51 KBPD); y (v) Puerto Salgar – Cartago (≥55 KBPD). Aunque el Parágrafo 2 del Artículo 2 establece que todo almacenamiento estratégico debe incluir la logística de

			internación como parte del proyecto, esta disposición no suple la necesidad de declarar formalmente proyectos autónomos de transporte e internación que garanticen los corredores identificados por la UPME. Adicionalmente, el Artículo 3 deroga la Resolución 40224 de 2022, que reconocía expresamente los 'Proyectos de Internación de Combustibles' como categoría autónoma y financiable. Al suprimirse dicha figura sin reemplazarla, el proyecto de resolución genera un vacío estratégico que podría derivar en cuellos de botella logísticos severos, especialmente si la red de poliductos ya opera al límite de su capacidad en tramos arteriales clave. Solicitamos que el Ministerio incorpore en el Artículo 2 los proyectos de transporte identificados por la UPME para los corredores mencionados, habilitando la participación de alternativas logísticas complementarias, incluyendo el modo férreo como opción eficiente de transporte e internación de combustibles.
2	Ampliación del nodo estratégico de la Costa Atlántica para incluir alternativas distintas a Cartagena (Santa Marta, Barranquilla)	Artículo 2 (Proyectos), Tabla 1 y Tabla 2 – Nodo Baranoa/Cartagena; Parágrafo 2 del Artículo 2; Artículo 3 (derogatoria de la Resolución 40224 de 2022)	La Tabla 1 del Artículo 2 define los nodos estratégicos de la Costa Atlántica exclusivamente en Baranoa, Cartagena y Turbo, sin considerar otras alternativas portuarias existentes como Santa Marta y Barranquilla, que cuentan con infraestructura y capacidades logísticas que ameritan ser evaluadas. La Resolución 40224 de 2022, derogada por el Artículo 3, reconocía oríge-

			nes logísticos diversificados que incluían nodos en Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco. La exclusión de Santa Marta es especialmente crítica si se tiene en cuenta que el Parágrafo 2 del Artículo 2 exige que todo almacenamiento estratégico integre claramente las responsabilidades de internación: si no se reconocen nodos de origen en Santa Marta y Barranquilla, los corredores de internación Costa Atlántica-Galán identificados por la UPME no podrán materializarse, independientemente de la capacidad de transporte que se desarrolle. Además, concentrar el nodo en una única ubicación restringe la participación de agentes y reduce la competencia en los procesos de adjudicación. Solicitamos que el Ministerio redefina los nodos de la Costa Atlántica bajo un esquema que contemple Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, y que se permita la presentación de proyectos parciales de almacenamiento sobre la capacidad mínima señalada en la Tabla 1.
3	Inclusión de un nodo estratégico en el área de Barrancabermeja como complemento al Nodo Sebastopol	Artículo 2 (Proyectos), Tabla 1 y Tabla 2 – Nodo Sebastopol (región Magdalena Medio: 435 KB, 27 días en firme); Parágrafo 1 del Artículo 2	La Tabla 2 del Artículo 2 asigna al Nodo Sebastopol (región Magdalena Medio) un volumen en firme de 435 KB (244 KB ACPM + 185 KB GM + 6 KB Jet) con 27 días en firme, el mayor de todos los nodos del sistema, lo que refleja la criticidad estratégica de esta región. Sin embargo, el proyecto de resolución no contempla la posibilidad de ubicar dicha infraes-

			tructura en el área de Barrancabermeja, zona donde convergen actualmente múltiples modos de transporte y facilidades logísticas para la movilización de combustibles. El Parágrafo 1 del Artículo 2 permite que los proyectos se desarrollen bajo las modalidades de infraestructura existente, infraestructura existente con necesidad de obra e infraestructura nueva, lo cual abre la puerta para aprovechar las instalaciones existentes en Barrancabermeja. Sugerimos que el Ministerio amplíe el nodo de Sebastopol bajo la denominación 'Sebastopol / Barrancabermeja', permitiendo que las condiciones del mercado y los criterios técnicos determinen cuál de las dos ubicaciones resulta más eficiente para garantizar el abastecimiento estratégico, y contribuyendo a la diversificación del riesgo mediante múltiples alternativas logísticas ante contingencias.
4	Claridad sobre los esquemas de remuneración aplicables a los proyectos del Plan de Continuidad y su articulación con la regulación CREG vigente	Artículo 2, Parágrafo 4 del proyecto de resolución; Resolución CREG 104-002 del 30 de enero de 2006; artículo 2.2.1.1.2.2.8.3 del Decreto 1073 de 2015 (referenciado en Parágrafos 2 y 5)	El Parágrafo 4 del Artículo 2 establece que la CREG tendrá en cuenta los lineamientos del proyecto de resolución para expedir la regulación y definir los esquemas de remuneración aplicables a la implementación de los proyectos adoptados. Sin embargo, la CREG ya expidió mediante la Resolución 104-002 del 30 de enero de 2006 los procedimientos para ejecutar los proyectos del Plan de Continuidad en materia de combustibles líquidos. Dado que el presente proyecto

			de resolución deroga la Resolución 40224 de 2022 e introduce un nuevo marco de proyectos (exclusivamente almacenamientos estratégicos bajo el Decreto 1310 de 2024), y que el Parágrafo 2 del Artículo 2 integra la logística de internación dentro del proyecto de almacenamiento conforme al parágrafo 5 del artículo 2.2.1.1.2.2.8.3 del Decreto 1073 de 2015, surge una duda legítima sobre si los procedimientos de la Resolución CREG 104-002 de 2006 siguen siendo aplicables o deben ser actualizados. Por seguridad y certidumbre jurídica y regulatoria, solicitamos que el Ministerio precise explícitamente en el texto de la resolución si dicha normativa CREG requiere ajuste, o si aplica íntegramente al nuevo esquema, de modo que el mercado y los agentes interesados cuenten con claridad sobre el marco regulatorio vigente.

Comentario 3

De: Daniela Ospina **IATA**
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 12:35
Asunto: Solicitud Prorroga: Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo

Energía

Bogotá, 02 junio de 2026

Doctor
EDWIN PALMA EGEA
Ministro de Minas y Energia
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA REPUBLICA DE COLOMBIA
Bogotá D.C.

Asunto: Comentarios *"Solicitud de prórroga para la presentación de comentarios al proyecto de resolución "Por la cual se expide el Plan de Continuidad de Combustibles Líquidos Derivados del Petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME"*

Respetado señor Ministro:

En representación de las más de 360 líneas aéreas miembro de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), las cuales son responsables del 83% del tráfico aéreo global, presentamos para su consideración la presente solicitud de prorroga frente al envio de comentarios ante la *Resolución por la cual se expide el Plan de Continuidad de Combustible líquidos derivados del Petroleo.*

La presente solicitud se fundamenta en la relevancia e impacto que dicho proyecto normativo traería al sector aéreo.

Es importante recordar que el combustible de aviación continúa siendo el principal costo operativo de las aerolíneas, representando aproximadamente el 24,8% de los costos totales, razón por la cual ante esta alta dependencia, el cambio planteado dentro del *Plan de Continuidad*, al ser tan drástico, afecta de manera directa y significativa al sector.

Por lo anterior, al haber sido publicada la Resolución el 28 de Mayo de 2026, actualmente continuamos adelantando la revisión detallada de los aspectos técnicos, operacionales y regulatorios contenidos en la propuesta normativa, con el fin de presentar comentarios y observaciones que contribuyan de manera constructiva al proceso regulatorio y permitan evaluar integralmente los posibles efectos sobre la industria aérea y los diferentes actores de la cadena de abastecimiento

Es por lo anterior, dada la complejidad técnica y el alcance estratégico de las medidas planteadas, que se hace necesario una ampliación del plazo estipulado, permitiendo así realizar un análisis más profundo y participativo.

En ese sentido, agradecemos muy especialmente que el Ministerio evalúe la posibilidad de extender el término inicialmente previsto para la recepción de comentarios para el día 15 de junio de 2026.

De antemano agradecemos su atención y quedamos atentos.

Atentamente,

PAULA BERNAL SANINT
Country Manager IATA Colombia

Comentario 4

De: Lina María Quintero Bohórquez **ALTA**
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 15:29
Asunto: Solicitud de prórroga – PR

Bogotá, 2 de junio de 2026

Señores
Ministerio de minas y energía
Atn: Edwin Palma
Minisio de minas y energía de la República de Colombia
Bogotá

Asunto: Solicitud de ampliación del plazo para presentar comentarios al Proyecto de Resolución *Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME*

Respetados señores,

En nombre de ALTA, nos permitimos solicitar respetuosamente la ampliación del plazo previsto para la presentación de comentarios al Proyecto de Resolución de la referencia, y que este plazo se extienda hasta el 15 de junio de 2026.

Consideramos que el proyecto regulatorio aborda aspectos de alta relevancia para el mercado de combustibles de aviación en Colombia, con potenciales impactos sobre la estructura de precios, los costos operacionales del transporte aéreo, la competitividad del sector y la conectividad del país. En este sentido, la adecuada evaluación de sus disposiciones requiere un análisis detallado de sus implicaciones técnicas, económicas y regulatorias, así como la consulta y consolidación de observaciones por parte de los distintos actores de la industria.

La ampliación del plazo contribuiría a garantizar una participación más amplia e informada de los grupos de interés, en línea con los principios de transparencia, participación y mejora regulatoria que orientan los procesos de consulta pública, permitiendo a los interesados presentar comentarios técnicamente sustentados que contribuyan al fortalecimiento de la propuesta regulatoria.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO
LATIN AMERICAN & CARIBBEAN AIR TRANSPORT ASSOCIATION
ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA E DO CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO
alta_aero
ALTA – Latin American & Caribbean Air Transport Association
www.alta.aero

ALTA

Agradecemos de antemano la atención prestada a esta solicitud y quedamos atentos a cualquier información adicional que se requiera.

Cordialmente,

Lina Maria Quintero

Lina Quintero
Directora de Asuntos de Gobierno
ALTA

Comentario 5

De: PETROMIL
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 18:30
Asunto: Comentarios al Proyecto de Resolución por medio del cual se expide el Plan de Continuidad de Combustibles Líquidos Derivados del Petróleo y se adoptan unos proyectos del PIACL UPME

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos		
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME		
Fecha inicio:	28/05/2026		
Fecha fin:	2/06/2026		
Fecha Comentario:			
Datos de contacto:	**Correo electrónico:**	**PETROMIL**	
Nombre de la empresa o interesado:	**PETRÓLEOS DEL MILENIO SAS**		

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	General	General	Petromil S.A.S. destaca de manera positiva la expedición del Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo como una medida orientada a fortalecer la seguridad energética del país y a adoptar herramientas necesarias para garantizar la continuidad del abastecimiento y la confiabilidad del suministro de combustibles líquidos en el territorio nacional. La definición de proyectos de almacenamiento estratégico constituye un avance relevante para fortalecer la resiliencia del sistema frente a contingencias logísticas, operativas o

			de abastecimiento, y aporta mayor previsibilidad al sector en materia de continuidad del servicio público asociado a la cadena de combustibles. En criterio de Petromil, esta medida podría generar mayores eficiencias y contribuir de manera más integral a la mitigación de riesgos sobre la continuidad de la prestación del servicio público si se articula armónicamente con otros instrumentos regulatorios y de planeación sectorial actualmente en desarrollo, entre ellos los relacionados con el gestor del mercado de combustibles líquidos y los mecanismos de planeación del abastecimiento. Una coordinación adecuada entre estas herramientas fortalecería la gestión del riesgo sectorial, optimizaría la toma de decisiones y contribuiría a un esquema más robusto y confiable para garantizar el abastecimiento oportuno y eficiente de combustibles líquidos a nivel nacional.
2	Coordinación normativa con regulación CREG vigente	Artículo 2 y Parágrafo 4	Se sugiere incorporar de manera expresa que la implementación de los proyectos de almacenamiento estratégico deberá armonizarse con los criterios técnicos, operativos y económicos previstos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG en la Resolución CREG 104 002 de 2026 y en la regulación que la modifique o sustituya. Lo anterior con el fin de garantizar coherencia regulatoria entre la adopción de proyectos por

			parte del Ministerio y los mecanismos de asignación, operación y remuneración definidos por la Comisión. En este sentido, se solicita expedir de manera conjunta la normatividad asociada a la operatividad de dichos almacenamientos estratégicos, a las obligaciones del agente almacenador estratégico y por ende de su remuneración.
3	Exclusividad de infraestructura estratégica	Artículo 2 – Parágrafo 3	Se solicita precisar el alcance de la exclusividad de la infraestructura destinada al almacenamiento estratégico. En particular, se propone aclarar que la exigencia de exclusividad podrá cumplirse mediante segregación física, operativa y contable dentro de infraestructura existente, siempre que se garantice disponibilidad inmediata y trazabilidad del inventario estratégico. Esta precisión resulta necesaria considerando que la Resolución CREG 104 002 de 2026 reconoce esquemas de operación y verificación asociados a infraestructura segregada y no necesariamente a instalaciones completamente independientes.
4	Vinculación de infraestructura existente asociada al nodo priorizado Magdalena Medio	Tabla 1 – Artículo 2	Petromil S.A.S. se permite solicitar que, en el marco de la implementación del Plan de Continuidad y conforme a las modalidades previstas en la Sección 2.8 del Decreto 1073 de 2015, modificada por el Decreto 1310 de 2024, se precise que la infraestructura existente ubicada dentro del corredor logístico del Magdalena Medio podrá ser considerada como

			infraestructura asociada o complementaria a los proyectos priorizados por el Ministerio cuando contribuya al fortalecimiento de la continuidad del abastecimiento y cumpla las condiciones técnicas, operativas y de disponibilidad inmediata que establezcan el Ministerio de Minas y Energía y la CREG. En ese sentido, la planta Río Sogamoso de Petromil constituye infraestructura existente con potencial para apoyar el nodo priorizado de Sebastopol dentro del corredor Magdalena Medio, aportando redundancia operativa, fortalecimiento de la confiabilidad del sistema y una alternativa eficiente en tiempos de implementación frente al desarrollo de nueva infraestructura. De igual manera, se propone incorporar una precisión que permita al Ministerio, en coordinación con la CREG, evaluar y vincular infraestructura adicional existente no individualizada en la Tabla 1 cuando ésta resulte técnica y económicamente eficiente para el cumplimiento del Plan de Continuidad, en armonía con la Resolución CREG 704 008 de 2025 y la Resolución CREG 104 002 de 2026.
5	Claridad sobre los criterios de priorización de proyectos	Artículo 2 – Tabla 1	Sin perjuicio de valorar positivamente la adopción del Plan de Continuidad como instrumento orientado a fortalecer la seguridad energética, la continuidad del abastecimiento y la confiabilidad del suministro de combustibles líquidos, Petromil S.A.S. considera

			conveniente que el acto administrativo precise de manera expresa los criterios técnicos, operativos y de abastecimiento que sustentaron la priorización de los proyectos incluidos en la Tabla 1, en atención a lo previsto en la Sección 2.8 del Decreto 1073 de 2015, modificada por el Decreto 1310 de 2024, que asigna al Ministerio de Minas y Energía la función de definir y priorizar los proyectos asociados al Plan de Continuidad. Actualmente, la resolución incorpora el listado de nodos y volúmenes estratégicos, pero no permite identificar con suficiente claridad los elementos objetivos que soportaron dicha priorización, tales como análisis de riesgo de desabastecimiento, criticidad logística, demanda proyectada, cobertura regional, tiempos de respuesta ante contingencias o disponibilidad de infraestructura existente. En ese sentido, se sugiere incorporar una referencia expresa a los criterios utilizados o al documento técnico que soporta la priorización adoptada, con el fin de fortalecer la transparencia del proceso, brindar mayor trazabilidad regulatoria y facilitar la adecuada articulación entre la planeación sectorial liderada por el Ministerio y la implementación regulatoria posterior a cargo de la CREG.
6	Reconocimiento de adecuaciones sobre infraestructura existente	Artículo 2 – Parágrafo 2	Se recomienda precisar el alcance de la obligación de internación desde origen hasta infraestructura estratégica y

			del llenado inicial y periódico de tanques, indicando de manera expresa que los costos logísticos, financieros y operativos asociados deberán sujetarse a los mecanismos de remuneración que defina la CREG. Esto es relevante para evitar incertidumbre en la estructuración financiera de los proyectos y mantener alineación con los principios económicos previstos en el proyecto CREG 704 008 de 2025.
7	Alcance de responsabilidades de internación y llenado	Artículo 2	Se propone establecer que la ejecución de los proyectos podrá desarrollarse de manera gradual y priorizada conforme a criterios de riesgo de abastecimiento, madurez técnica, disponibilidad de infraestructura y viabilidad económica definidos conjuntamente por el Ministerio y la CREG. Esta precisión facilitaría una implementación ordenada y consistente con la metodología regulatoria prevista por la Comisión.
8	Claridad sobre articulación entre almacenamiento estratégico y puertos alternos	Artículo 2 – general	Se considera conveniente que el acto administrativo incorpore una mayor precisión respecto de la articulación entre los proyectos de almacenamiento estratégico previstos en el Plan de Continuidad y las medidas regulatorias asociadas a la habilitación y funcionamiento de puertos alternos establecidas en la Resolución 40192 de 2026. Lo anterior teniendo en cuenta que ambas herramientas regulatorias están orientadas a atender escenarios de insalvables restricciones en la oferta, restriccio-

			nes de transporte o movilización de combustibles líquidos, eventos de escasez y contingencias derivadas de situaciones de orden público o condiciones climáticas que puedan afectar la continuidad del abastecimiento. En ese sentido, resulta relevante aclarar el alcance y la complementariedad de cada mecanismo dentro de la estrategia de continuidad del suministro, así como los criterios bajo los cuales procederá su activación y coordinación operativa. Esta precisión resulta particularmente importante desde la perspectiva de los agentes que evalúan inversiones en infraestructura, en la medida en que la coexistencia de distintos instrumentos destinados a atender contingencias podría generar incertidumbre respecto del rol de cada infraestructura, las señales regulatorias aplicables, su eventual remuneración y los incentivos económicos asociados. Por lo anterior, se sugiere precisar expresamente la forma en que ambas medidas se articulan dentro del esquema general de abastecimiento y continuidad del servicio, con el fin de fortalecer la seguridad jurídica, brindar mayor certidumbre a las decisiones de inversión y promover una implementación eficiente de las herramientas previstas por el sector.
9	Regulación de operación de AE	ART. 2 Parágrafo 2	Si bien el parágrafo 2 prevé que el almacenamiento estratégico (AE) comprenda los sistemas de internación y su res-

			pectiva logística, actualmente no existe una reglamentación que defina las condiciones bajo las cuales deberá desarrollarse dicha actividad, incluyendo aspectos fundamentales como la rotación de producto y la gestión operativa de los inventarios. La ausencia de estas definiciones dificulta la adecuada valoración de riesgos, costos y obligaciones por parte de los potenciales participantes o incumbentes. Por lo anterior, se considera necesario incorporar un periodo de transición que permita la aplicación plena de esta obligación una vez se encuentren definidos los lineamientos correspondientes por parte del Ministerio de Minas y Energía.
10	Transición	ART 2 Parágrafo 4	El presente parágrafo establece que la CREG deberá expedir la regulación correspondiente y definir los esquemas de remuneración aplicables al almacenamiento estratégico. Sin embargo, mientras dichos lineamientos no sean conocidos por los agentes, persiste una incertidumbre significativa respecto de las condiciones económicas, los mecanismos de recuperación de inversiones y las obligaciones asociadas a la prestación de este servicio. En consecuencia, se considera necesario que el acto administrativo contemple un periodo de transición o vacancia regulatoria que permita la entrada en vigencia de estas disposiciones una vez la CREG haya expedido la regulación correspondiente, garantizando así

			condiciones de certidumbre para la toma de decisiones de inversión y la participación de los agentes en los procesos que se adelanten.

Comentario 6

De: Carlos Iván Saavedra López **TERPEL**
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 18:47
Asunto: Plan de Continuidad de combustibles líquidos

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME
Fecha inicio:	28/05/2026
Fecha fin:	2/06/2026
Fecha Comentario:	2/06/2026 12:00:00 a. m.
Datos de contacto:	**Correo electrónico:** **TERPEL**
Nombre de la empresa o interesado:	**ORGANIZACIÓN TERPEL**

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Descripción	ART. 2 Descripción	Se sugiere ajustar la redacción de la descripción de los proyectos orientando a que es lo que requiere realizar o que se espera del proyecto a adoptar.
2	Regulación de operación de AE	ART. 2 Parágrafo 2	El parágrafo 2 establece que el almacenamiento estratégico (AE) debe incluir sistemas de internación y su logística, sin embargo, a la fecha el MME no ha reglamentado cómo será dicha logística, ni cómo se efectuará la rotación de producto, aspectos que resultan indispensables a la hora de

			presentarse a una convocatoria o de declararse incumbente, por lo que se sugiere incluir un periodo de transición hasta tanto se cuente con dichos lineamientos.
3	Transición	ART 2 Parágrafo 4	En este parágrafo se establece que la CREG debe implementar los lineamientos para expedir la regulación y definición de los esquemas de remuneración aplicables. En ese sentido, se reitera la necesidad que el acto administrativo establezca una transición o tiempo de gracia para su entrada en vigencia hasta tanto se conozca dicha
4	Derogatorias	ART 3. Derogatorias	Se recomienda validar la pertinencia de derogar la Resolución 40224 DE 2022 (proyectos de internación) Lo anterior podría dejar sin piso jurídico actuaciones que a la fecha se encuentran en curso.
5	Operatividad	ART. 4 Vigencia	A la fecha está pendiente que el MME expida reglamentación, rotación y logística de AE, que la CREG establezca el esquema de remuneración y que la UPME defina o reglamente la documentación, procedimiento y defina tiempo, forma y condiciones para realizar los mecanismos abiertos y competitivos, en ese sentido resulta necesario que la vigencia de la presente resolución este condicionada a la expedición de dichos actos administrativos, no hacerlo generaría incertidumbre, inseguridad jurídica y/o desincentivos en la presentación.
6	Coordinación normativa con regulación	Artículo 2 y Parágrafo 4	Se sugiere incorporar de manera expresa que la imple-

	CREG vigente		mentación de los proyectos de almacenamiento estratégico deberá armonizarse con los criterios técnicos, operativos y económicos previstos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG en la Resolución CREG 104 002 de 2026 y en la regulación que la modifique o sustituya. Lo anterior con el fin de garantizar coherencia regulatoria entre la adopción de proyectos por parte del Ministerio y los mecanismos de asignación, operación y remuneración definidos por la Comisión. En este sentido, se solicita expedir de manera conjunta la normatividad asociada a la operatividad de dichos almacenamientos estratégicos, a las obligaciones del agente almacenador estratégico y por ende de su remuneración.
7	Exclusividad de infraestructura estratégica	Artículo 2 – Parágrafo 3	Se solicita precisar el alcance de la exclusividad de la infraestructura destinada al almacenamiento estratégico. En particular, se propone aclarar que la exigencia de exclusividad podrá cumplirse mediante segregación física, operativa y contable dentro de infraestructura existente, siempre que se garantice disponibilidad inmediata y trazabilidad del inventario estratégico. Esta precisión resulta necesaria considerando que la Resolución CREG 104 002 de 2026 reconoce esquemas de operación y verificación asociados a infraestructura segregada y no necesariamente a instalaciones completamente indepen-

			dientes.
8	Claridad sobre los criterios de priorización de proyectos	Artículo 2 – Tabla 1	Sin perjuicio de valorar positivamente la adopción del Plan de Continuidad como instrumento orientado a fortalecer la seguridad energética, la continuidad del abastecimiento y la confiabilidad del suministro de combustibles líquidos, se considera conveniente que el acto administrativo precise de manera expresa los criterios técnicos, operativos y de abastecimiento que sustentaron la priorización de los proyectos incluidos en la Tabla 1, en atención a lo previsto en la Sección 2.8 del Decreto 1073 de 2015, modificada por el Decreto 1310 de 2024, que asigna al Ministerio de Minas y Energía la función de definir y priorizar los proyectos asociados al Plan de Continuidad. Actualmente, la resolución incorpora el listado de nodos y volúmenes estratégicos, pero no permite identificar con suficiente claridad los elementos objetivos que soportaron dicha priorización, tales como análisis de riesgo de desabastecimiento, criticidad logística, demanda proyectada, cobertura regional, tiempos de respuesta ante contingencias o disponibilidad de infraestructura existente. En ese sentido, se sugiere incorporar una referencia expresa a los criterios utilizados o al documento técnico que soporta la priorización adoptada, con el fin de fortalecer la transparencia del proceso, brindar mayor trazabilidad regulatoria y facilitar la

			adecuada articulación entre la planeación sectorial liderada por el Ministerio y la implementación regulatoria posterior a cargo de la CREG.
9	Alcance de responsabilidades de internación y llenado	Artículo 2	Se propone establecer que la ejecución de los proyectos podrá desarrollarse de manera gradual y priorizada conforme a criterios de riesgo de abastecimiento, madurez técnica, disponibilidad de infraestructura y viabilidad económica definidos conjuntamente por el Ministerio y la CREG. Esta precisión facilitaría una implementación ordenada y consistente con la metodología regulatoria prevista por la Comisión.
10	Claridad sobre articulación entre almacenamiento estratégico y puertos alternos	Artículo 2 - general	Se considera conveniente que el acto administrativo incorpore una mayor precisión respecto de la articulación entre los proyectos de almacenamiento estratégico previstos en el Plan de Continuidad y las medidas regulatorias asociadas a la habilitación y funcionamiento de puertos alternos establecidas en la Resolución 40192 de 2026. Lo anterior teniendo en cuenta que ambas herramientas regulatorias están orientadas a atender escenarios de insalvables restricciones en la oferta, restricciones de transporte o movilización de combustibles líquidos, eventos de escasez y contingencias derivadas de situaciones de orden público o condiciones climáticas que puedan afectar la continuidad del abastecimiento. En ese sentido, resulta relevante aclarar el

			alcance y la complementariedad de cada mecanismo dentro de la estrategia de continuidad del suministro, así como los criterios bajo los cuales procederá su activación y coordinación operativa. Esta precisión resulta particularmente importante desde la perspectiva de los agentes que evalúan inversiones en infraestructura, en la medida en que la coexistencia de distintos instrumentos destinados a atender contingencias podría generar incertidumbre respecto del rol de cada infraestructura, las señales regulatorias aplicables, su eventual remuneración y los incentivos económicos asociados. Por lo anterior, se sugiere precisar expresamente la forma en que ambas medidas se articulan dentro del esquema general de abastecimiento y continuidad del servicio, con el fin de fortalecer la seguridad jurídica, brindar mayor certidumbre a las decisiones de inversión y promover una implementación eficiente de las herramientas previstas por el sector.

Comentario 7

De: Gerencia de Regulación **ECOPETROL**
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 21:08
Asunto: Ecopetrol - Comentarios PIACL almacenamientos estratégicos

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME
Fecha inicio:	28/05/2026
Fecha fin:	2/06/2026
Fecha Comentario:	2/06/2026 12:00:00 a. m.
Datos de contacto:	**Correo electrónico:** **ECOPETROL**
Nombre de la empresa o interesado:	**ECOPETROL S.A.**

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Ubicación de nodos y eficiencia del esquema	Artículo 2	El proyecto plantea múltiples nodos distribuidos en el territorio nacional, bajo un enfoque de optimización regional. No obstante, el análisis técnico evidencia que existen zonas donde: hay limitación de infraestructura y suelo, es decir no hay infraestructura disponible o ampliable para la construcción o adecuación de los almacenamientos y/o existen la restricciones ambientales o urbanísticas que limitan nuevos desarrollos, y el desarrollo de infraestructura nueva implica tiempos y costos elevados que pueden afectar la viabilidad del esquema. Por otra parte, es pertinente tener en cuenta la eficiencia logística y las economías de escala a la hora de definir los nodos, de acuerdo con la conectividad, la cercanía y las alternativas disponibles de

			infraestructura de transporte y distribución. La concentración de infraestructura genera eficiencias y reduce costos. El análisis técnico del sector muestra que nodos de mayor capacidad, ubicados estratégicamente, pueden abastecer múltiples regiones optimizando la logística de transporte, facilitando la rotación de inventarios y reduciendo inversiones duplicadas. Por tanto, algunos nodos propuestos podrían ser respaldados por nodos con mayor capacidad y mejor conectividad ya que la dispersión excesiva puede aumentar costos, generar ineficiencias operativas, dificultar la coordinación logística del sistema, la rotación de inventarios y la preservación de la calidad de los productos. Lo anterior puede tener impactos sobre la eficiencia económica como sobrecostos asociados a infraestructura en zonas no viables y/o pérdida de economías de escala al dispersar capacidad, así como ineficiencias en la operación del sistema debido a complejidad logística en la gestión de múltiples nodos y mayores requerimientos de coordinación entre agentes. Lo anterior, sin perjuicio de la identificación de las zonas más apartadas del país como Puerto Carreño, Arauca, Leticia, entre otros, donde, por su ubicación, dificultad en la co-

			nectividad con el resto de las zonas del país, en efecto ameriten nodos de almacenamiento estratégicos especiales. Dado que consideramos que existen alternativas más eficientes basadas en nodos de mayor capacidad que pueden abastecer múltiples regiones, sugerimos reevaluar el número, la ubicación y el tamaño de nodos considerando la disponibilidad real de infraestructura y suelo, la conectividad logística (poliductos y multimodalidad) y potencial de nodos integradores con mayor capacidad. En particular desde Ecopetrol y basados en estudios realizados por el Grupo Ecopetrol, proponemos la constitución de nodos estratégicos desde los cuales, por su ubicación, tamaño y conectividad con la cadena de suministro y las zonas del país, concentre volúmenes importantes de almacenamientos estratégicos como, por ejemplo: Mansilla, Ayacucho, Sebastopol, Yumbo-Mulalo, Tumaco y Salgar, entre otros, desde los cuales ante contingencias aguas arriba de la cadena (refinerías, poliductos, importación) se puedan abastecer varios centros de consumo. Adicionalmente, como se presenta en el proyecto de resolución, consideramos adecuado el establecimiento de almacenamiento estratégicos de

			menor tamaño en centros puntuales de consumo como los propuestos en la tabla 1 del proyecto de resolución. En particular hacemos énfasis en la necesidad de la inclusión de Tumaco con nodo de almacenamientos estratégicos para Nariño y Cauca, y Salgar con nodo de almacenamientos estratégicos para Valle del Cauca, Huila y el sur del país. De esta forma, se contaría con nodos principales para la atención de zonas amplias del territorio nacional y como complemento ante contingencias en la distribución local, los nodos locales propuestos para las ciudades de Pasto y Neiva son también necesarios.
2	Ubicación de nodos	Artículo 2	Sobre la ubicación de los almacenamientos estratégicos, surge la inquietud de si las ciudades señaladas en el proyecto deben ser necesariamente abastecidas desde los puntos específicos allí indicados, o si es viable contemplar esquemas alternativos en los que los agentes puedan atender dichas zonas desde ubicaciones cercanas donde tengan la posibilidad operativa de establecer almacenamientos estratégicos. Esto permitiría introducir mayor flexibilidad en la configuración del sistema. Por ejemplo, podría evaluarse la pertinencia de que el abastecimiento en la región Caribe se realice desde puntos como Santa Marta, aun cuando no coincidan estrictamente con

			las ubicaciones sugeridas como Cartagena, Baranoa, Turbo o San Andrés, siempre que se garantice la cobertura, oportunidad y confiabilidad del suministro. En este sentido, resulta relevante precisar si la regulación admite este tipo de esquemas, privilegiando criterios de eficiencia operativa y capacidad logística sobre una delimitación estricta de ubicaciones.
3	FPO Sugerida	Artículo 2 Tabla 1	En la Tabla 1 se menciona la fecha de puesta en operación (FPO) “a la mayor brevedad posible”. Recomendamos que se establezca un plazo determinado o determinable con el fin de tener certeza acerca del plazo de ejecución de las obras una vez adjudicadas, más aun teniendo en cuenta que la FPO marca el momento de inicio de pagos y otras obligaciones en cabeza del adjudicatario de los proyectos.
4	Insuficiencia de los días de volumen en firme	Artículo 2	El proyecto define días de respaldo por nodo que, en varios casos, oscilan entre 4 y 12 días, con algunos nodos llegando a 30 días. Sin embargo, desde el punto de vista técnico y operativo, los tiempos reales de respuesta ante contingencias estructurales incluyen: compra de producto, cargue en origen, transporte marítimo, fluvial, por poliducto y/o terrestre, nacionalización e internación al centro de consumo. De acuerdo con los análisis técnicos del sector, estos

			tiempos pueden ubicarse en rangos del orden de 20 a 30 días, o incluso superiores en zonas apartadas, dependiendo del origen del producto y la(s) zona(s) que presentan la contingencia. El propio análisis sectorial indica que el criterio adecuado para dimensionar inventarios es el tiempo requerido para acceder a fuentes alternativas (especialmente importaciones). En ese sentido, los días en firme definidos en el proyecto de resolución podrían no cubrir eventos de interrupción prolongada (refinerías, poliductos, orden público); no incorporan adecuadamente la variabilidad regional en los tiempos de reposición; y subestiman escenarios de alta severidad identificados en la memoria justificativa (paros, fallas operativas, restricciones logísticas). Lo anterior puede tener impactos sobre la confiabilidad del sistema debido al riesgo de insuficiencia de inventarios frente a contingencias mayores y posible incumplimiento del objetivo de garantizar continuidad del servicio público. En consecuencia, dado que consideramos que los días de volumen en firme definidos por nodo resultan insuficientes para cubrir contingencias estructurales del sistema, se sugiere revisar y ajustar los días de almacenamiento mí-

			nimo, incorporando análisis de tiempos reales de importación e internación por región, análisis de escenarios de contingencia severa, y criterios diferenciados por nodo según vulnerabilidad logística. En particular desde Ecopetrol y basados en estudios realizados por el Grupo Ecopetrol, proponemos como mínimo 23 días para diésel, 20 días para gasolina y 35 días para jet. Estos estudios podrían ser expuestos con mayor detalle en otro espacio, en caso de que lo consideren necesario.
5	Incorporación de esquemas de internación	Parágrafo 2 artículo 2	En el marco de la estructuración de los almacenamientos estratégicos, se considera fundamental que se fortalezca el alcance del análisis de confiabilidad, de manera que este incorpore explícitamente las condiciones operativas reales bajo las cuales dichos inventarios deberán ser abastecidos, gestionados y sostenidos en el tiempo. En particular, resulta clave que este análisis no solo contemple la infraestructura disponible, sino que incluya de forma integral los esquemas de internación del producto, así como los mecanismos de llenado inicial, rotación y reposición de los inventarios estratégicos, dado que estos elementos son determinantes para la viabilidad técnica del esquema propuesto. En este sentido, es importante resaltar que la definición de los esquemas de llenado, ro-

			tación y reposición no puede abordarse de manera independiente de las alternativas de internación disponibles. Actualmente, persiste incertidumbre respecto a si el abastecimiento de los inventarios estratégicos se realizará principalmente a través de la infraestructura de la región Caribe o si se habilitarán nuevas fuentes de suministro hacia el interior del país. Esta definición es crítica, en la medida en que condiciona directamente la factibilidad operativa del sistema. Un esquema dependiente de la internación por el Caribe implica que los volúmenes requeridos para el llenado inicial y la reposición de inventarios deberán movilizarse a través de poliductos que, en las condiciones actuales, no cuentan con capacidad excedentaria suficiente para atender simultáneamente la demanda ordinaria y los requerimientos adicionales de los inventarios estratégicos, lo que podría generar restricciones operativas, conflictos en la programación de transporte y riesgos de desabastecimiento en determinados momentos. Por el contrario, la incorporación de nuevas fuentes de suministro hacia el interior del país o de esquemas alternativos de internación permitiría diversificar los puntos de entrada del combustible, reducir la presión sobre la infraestructura existente y facilitar la ejecución del llenado inicial, así

			como la posterior rotación y reposición de los inventarios. Adicionalmente, esta diversificación contribuiría a mejorar la resiliencia del sistema frente a eventuales fallas o interrupciones en la región Caribe, fortaleciendo la seguridad de suministro a nivel nacional. En consecuencia, la ausencia de una definición clara sobre estas alternativas genera un nivel significativo de incertidumbre que dificulta la estructuración adecuada de los esquemas operativos y limita la posibilidad de realizar evaluaciones de confiabilidad que reflejen de manera realista el comportamiento del sistema. Adicionalmente, se debe considerar que la infraestructura actual de transporte por poliductos presenta limitaciones estructurales en términos de capacidad disponible, lo que refuerza la necesidad de incorporar estas variables dentro del análisis. En virtud de lo anterior, se recomienda al Ministerio de Minas y Energía solicitar a la UPME la ampliación del análisis de confiabilidad, incorporando de manera explícita y articulada los esquemas de internación, junto con los mecanismos de llenado inicial, rotación y reposición de los inventarios estratégicos. Lo anterior permitirá avanzar hacia un diseño más robusto, consistente y alineado con las capacidades reales del siste-

			ma, reduciendo incertidumbres y fortaleciendo la seguridad energética del país.
6	Remuneración de la internación	Parágrafo 2 artículo 2	Frente al parágrafo 2 del artículo 2, que establece la obligación de incorporar la logística de internación como parte integral de los almacenamientos estratégicos, se considera necesario precisar su alcance en relación con los esquemas actualmente vigentes de internación de combustibles, en particular aquellos asociados al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC). En este sentido, no resulta claro si los procesos de internación a los que hace referencia la disposición —y que serían objeto de remuneración conforme al parágrafo 4 del proyecto— corresponden a las mismas actividades que hoy se ejecutan y reconocen económicamente a través del FEPC, o si se trata de un conjunto de actividades adicionales o diferenciadas en el contexto de los almacenamientos estratégicos.
7	Operación de las refinerías	General	Se sugiere que, en el proceso de expedición de la regulación sobre la operatividad de los almacenamientos estratégicos —a los que hace referencia el artículo 2.2.1.1.2.2.8.4 del Decreto 1073 de 2015—, se incorporen criterios técnicos orientados a asegurar que su implementación no genere afectaciones sobre la operación continua, eficiente y segura de las refinerías del país.

			En particular, es importante que los mecanismos asociados a la administración, rotación o eventual liberación de inventarios estratégicos contemplen criterios técnicos que eviten la introducción de restricciones operativas no previstas sobre la cadena de producción. En escenarios de rotación de producto, por ejemplo, la inyección de volúmenes adicionales al sistema puede desplazar producto proveniente de las refinerías, generar saturación en nodos logísticos con capacidad limitada —como tanques o sistemas de transporte— o introducir novedades en la programación operativa, afectando potencialmente la carga de refinación o los despachos habituales. En este sentido, resulta fundamental que el diseño operativo de los almacenamientos estratégicos se articule de manera coordinada con la planeación del sistema de refinación. Esto implica, entre otros aspectos, asegurar una programación integrada de la rotación y liberación de inventarios, establecer esquemas graduales y predecibles de manejo de volúmenes, y definir criterios que prioricen la evacuación de la producción corriente frente a la movilización de inventarios estratégicos cuando existan restricciones operativas. De igual forma, una adecuada coordinación institucional en-

			tre las entidades competentes y los agentes de la cadena resulta clave para asegurar que estos instrumentos cumplan su objetivo de fortalecer la resiliencia del abastecimiento sin trasladar ineficiencias o restricciones a la operación base de las refinerías. Se sugiere que, en el proceso de expedición de la regulación sobre la operatividad de los almacenamientos estratégicos —a los que hace referencia el artículo 2.2.1.1.2.2.8.4 del Decreto 1073 de 2015—, se incorporen criterios técnicos orientados a asegurar que su implementación no genere afectaciones sobre la operación continua, eficiente y segura de las refinerías del país. En particular, es importante que los mecanismos asociados a la administración, rotación o eventual liberación de inventarios estratégicos contemplen criterios técnicos que eviten la introducción de restricciones operativas no previstas sobre la cadena de producción. En escenarios de rotación de producto, por ejemplo, la inyección de volúmenes adicionales al sistema puede desplazar producto proveniente de las refinerías, generar saturación en nodos logísticos con capacidad limitada —como tanques o sistemas de transporte— o introducir novedades en la programación operativa, afectando potencialmente la carga de refinación o los despachos habituales.

			En este sentido, resulta fundamental que el diseño operativo de los almacenamientos estratégicos se articule de manera coordinada con la planeación del sistema de refinación. Esto implica, entre otros aspectos, asegurar una programación integrada de la rotación y liberación de inventarios, establecer esquemas graduales y predecibles de manejo de volúmenes, y definir criterios que prioricen la evacuación de la producción corriente frente a la movilización de inventarios estratégicos cuando existan restricciones operativas. De igual forma, una adecuada coordinación institucional entre las entidades competentes y los agentes de la cadena resulta clave para asegurar que estos instrumentos cumplan su objetivo de fortalecer la resiliencia del abastecimiento sin trasladar ineficiencias o restricciones a la operación base de las refinerías. Se sugiere que, en el proceso de expedición de la regulación sobre la operatividad de los almacenamientos estratégicos —a los que hace referencia el artículo 2.2.1.1.2.2.8.4 del Decreto 1073 de 2015—, se incorporen criterios técnicos orientados a asegurar que su implementación no genere afectaciones sobre la operación continua, eficiente y segura de las refinerías del país.

			En particular, es importante que los mecanismos asociados a la administración, rotación o eventual liberación de inventarios estratégicos contemplen criterios técnicos que eviten la introducción de restricciones operativas no previstas sobre la cadena de producción. En escenarios de rotación de producto, por ejemplo, la inyección de volúmenes adicionales al sistema puede desplazar producto proveniente de las refinerías, generar saturación en nodos logísticos con capacidad limitada —como tanques o sistemas de transporte— o introducir novedades en la programación operativa, afectando potencialmente la carga de refinación o los despachos habituales. En este sentido, resulta fundamental que el diseño operativo de los almacenamientos estratégicos se articule de manera coordinada con la planeación del sistema de refinación. Esto implica, entre otros aspectos, asegurar una programación integrada de la rotación y liberación de inventarios, establecer esquemas graduales y predecibles de manejo de volúmenes, y definir criterios que prioricen la evacuación de la producción corriente frente a la movilización de inventarios estratégicos cuando existan restricciones operativas. De igual forma, una adecuada coordinación institucional en-

			tre las entidades competentes y los agentes de la cadena resulta clave para asegurar que estos instrumentos cumplan su objetivo de fortalecer la resiliencia del abastecimiento sin trasladar ineficiencias o restricciones a la operación base de las refinerías.
8	Remuneración	Parágrafo 4, artículo 2	El parágrafo 4 establece que la CREG deberá tener en cuenta los lineamientos de la resolución y del PIACL 2025–2040 para definir la regulación y los esquemas de remuneración aplicables a los proyectos. Sin embargo, esta disposición no se articula adecuadamente con la exigencia de definir las obras a la mayor brevedad ni con el plazo de 36 meses para su entrada en operación contado desde la adjudicación. Por lo anterior, sería conveniente precisar que el plazo de 36 meses para la puesta en operación solo sea exigible una vez se haya definido el esquema de remuneración aplicable por parte de la CREG, o alternativamente, que dicho plazo se compute desde el momento en que esta definición quede en firme. De esta manera, se asegura la coherencia entre las obligaciones de ejecución de los proyectos y la existencia de condiciones regulatorias claras que soporten su desarrollo.
9	Expedición de la operatividad y administración de los almacenamientos estratégicos	Artículo 2.2.1.1.2.2.8.4. del Decreto 1073 de 2015	La expedición del protocolo previsto en el artículo 2.2.1.1.2.2.8.4 es esencial para asegurar la operatividad efectiva de los almacenamientos estratégicos, en la medida en

			que traduce el marco normativo en reglas claras de actuación ante escenarios de liberación de inventarios. Sin este desarrollo, persisten incertidumbres en la toma de decisiones y en la articulación entre los agentes, lo que podría afectar la oportunidad y eficiencia de la respuesta frente a eventos de desabastecimiento o contingencias. En particular, la definición de criterios de liberación, la asignación de responsabilidades y los mecanismos de coordinación operativa resultan determinantes para garantizar una actuación ordenada y transparente de la cadena. Por ello, la pronta reglamentación por parte del Ministerio no solo fortalece la seguridad y confiabilidad del abastecimiento, sino que brinda señales claras al mercado y reduce riesgos de discrecionalidad o ineficiencias en situaciones críticas.

Comentario 8

De: Klarena Orozco **ECOS SA**
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 22:01
Asunto: Comentario al proyecto de resolución del Plan de Continuidad de Combustibles (704 011 de 2026)

Energía

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME
Fecha inicio:	28/05/2026
Fecha fin:	2/06/2026
Fecha Comentario:	2/06/2026 12:00:00 a. m.
Datos de contacto:	**Correo electrónico:** **ECOS-SA**
Nombre de la empresa o interesado:	**CI ECOS S.A.**

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Plan de Continuidad de Combustibles Líquidos Derivados del Petróleo y sus Mezclas con Biocombustibles	Artículo 1. Objeto	Se solicita aclarar que la adopción del Plan de Continuidad constituye un instrumento de planeación sectorial y que la inclusión de proyectos dentro de dicho Plan no implica, por sí misma, la asignación de obligaciones específicas de inversión, construcción, operación, mantenimiento o financiación a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos, las cuales deberán definirse conforme a los mecanismos y procedimientos previstos en la regulación aplicable.
2	Adopción de proyectos de almacenamiento estratégico (tabla1)	Artículo 2, Proyectos (tabla 1)	Respecto del proyecto denominado “Almacenamiento Estratégico Nodo Baranoa”, se solicita aclarar el alcance geográfico y operativo del nodo, particularmente si la referencia corresponde exclusivamente a infraestructura ubicada dentro del municipio de Baranoa o si comprende también

			instalaciones localizadas en municipios colindantes que hacen parte del mismo corredor logístico y de abastecimiento, como es el caso de Galapa. Lo anterior resulta relevante para efectos de determinar el universo de infraestructura potencialmente elegible para el desarrollo del proyecto, considerando que en dicha zona existe una integración operativa y logística entre distintas plantas de abastecimiento que atienden el mercado regional.
3	Internación y llenado de inventario	Parágrafo 2 del Artículo 2	Se solicita precisar el alcance de las responsabilidades asociadas a la internación, llenado inicial, reposición periódica y rotación de los inventarios estratégicos, así como los mecanismos de reconocimiento de los costos operativos, logísticos y financieros asociados a dichas actividades. Lo anterior, considerando que el desarrollo de los proyectos de almacenamiento estratégico involucra no solo la infraestructura física de almacenamiento, sino también la gestión y disponibilidad permanente de los inventarios requeridos para atender situaciones de contingencia.
4	Exclusividad de la Infraestructura	Parágrafo 3 del Articulo 2	Se solicita evaluar la posibilidad de implementar esquemas de segregación operativa, contable y de trazabilidad que permitan el aprovechamiento eficiente de infraestructura existente para el desarrollo de proyectos de almacenamiento estratégico, siempre que se

			garantice la disponibilidad inmediata de los inventarios estratégicos y el cumplimiento de los estándares de confiabilidad exigidos por la regulación. Lo anterior, considerando que la exigencia de exclusividad de la infraestructura para almacenamiento estratégico puede generar limitaciones operativas, menores eficiencias en el uso de los activos y mayores costos de inversión y operación, particularmente en aquellos casos en que existan instalaciones que, mediante adecuaciones técnicas, puedan atender adecuadamente los requerimientos del sistema.
5	Remuneración por la CREG	Parágrafo 4 del Articulo 2	Se solicita precisar que los esquemas de remuneración que defina la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) para la implementación y desarrollo de los proyectos de almacenamiento estratégico deberán reconocer de manera eficiente las inversiones requeridas, los costos de operación y mantenimiento de la infraestructura, así como los costos asociados a la gestión, reposición y financiación de los inventarios estratégicos. Asimismo, se recomienda aclarar que la definición de dichos esquemas de remuneración deberá preservar la sostenibilidad económica de los proyectos, considerar una adecuada asignación de riesgos entre los agentes involucrados y evitar afectar los componentes regulatorios e ingresos reconocidos a las ac-

			tividades actualmente desarrolladas por los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos.

Comentario 9

De: CENIT
Enviado: martes, 2 de junio de 2026 22:12
Asunto: Comentarios Cenit al proyecto de Resolución "Por el cual se expide el Plan de Continuidad de Combustibles Líquidos"

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos		
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME		
Fecha inicio:	28/05/2026		
Fecha fin:	2/06/2026		
Fecha Comentario:	Junio 2, 2026		
Datos de contacto:	**Correo electrónico:**	**CENIT**	
Nombre de la empresa o interesado:	**CENIT**		

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Capacidad del Almacenamiento Estratégico	Artículo 2, Tabla 1.	La Tabla 1 del artículo 2 de la propuesta de resolución define las capacidades de almacenamiento estratégico requeridas por nodo y tipo de combustible, en el marco de los proyectos a ser ejecutados con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos – PIACL 2025-2040. Al respecto, se considera necesario precisar el esquema bajo el cual dichas capacidades pueden ser desarro-

			lladas, en particular en lo referente a la posibilidad de participación de múltiples agentes. En efecto, si bien el articulado habilita diferentes modalidades de ejecución —incluyendo infraestructura existente, existente con necesidad de obra e infraestructura nueva—, no se deja de manera explícita si las capacidades requeridas en cada nodo deben ser desarrolladas por un único agente o si pueden ser cubiertas de manera concurrente por varios agentes. Lo anterior es relevante ya que, a diferencia de otros segmentos energéticos, las soluciones de almacenamiento de combustibles líquidos presentan una alta modularidad, lo que permite su desarrollo incremental y distribuido entre distintos agentes sin comprometer la funcionalidad del sistema. Así mismo, la posibilidad de que múltiples agentes concurran a cubrir una misma necesidad favorece esquemas competitivos, reduce barreras de entrada y puede generar eficiencias en costos de inversión y operación. Adicionalmente, se considera importante diferenciar este esquema frente a otros sectores, como el de gas natural, en donde los mecanismos de planeación y asignación de proyectos tienden a estructurarse bajo esquemas de adjudica-

			ción a un único agente para cada proyecto. En el caso de combustibles líquidos, dadas las características técnicas y logísticas del almacenamiento, resulta conveniente habilitar explícitamente modelos de concurrencia de agentes para el cumplimiento de una misma obligación de capacidad. En consecuencia, atentamente nos permitimos presentar la siguiente propuesta de incorporación al artículo 2: "Parágrafo 5. Las capacidades de almacenamiento estratégico definidas para cada nodo y combustible podrán ser desarrolladas de manera parcial o conjunta por uno o varios agentes, de forma que el cumplimiento del volumen requerido no se limite a la ejecución integral por parte de un único agente. En cualquier caso, deberá atenderse las reglas de participación definas por la Comisión según Resolución CREG 104 002 de 2026, o aquellas que la adicionen, modifiquen o complementen."
2	Ubicación del A.E.	Artículo 2, Tabla 1.	Adicionalmente, la Tabla 1 del artículo 2 identifica nodos específicos (p. ej., Cartagena, Baranoa, Turbo, San Andrés, entre otros) junto con las capacidades requeridas por tipo de combustible. Al respecto, se observa que la estructuración de los proyectos asocia implícitamente la solución de almacenamiento a la localización del nodo definido en la tabla. No obstante, esta aproximación podría interpretarse

			como una restricción rígida en cuanto a la ubicación física de la infraestructura, lo cual no necesariamente resulta consistente con la lógica operativa del sistema de abastecimiento de combustibles líquidos. En este sentido, se considera pertinente aclarar que la ubicación del almacenamiento estratégico no debe limitarse estrictamente al nodo definido en la Tabla 1, siempre que se garantice técnica y operativamente el abastecimiento efectivo del área de demanda o región asociada a dicho nodo. Esta aclaración es pertinente desde el contexto de la optimización de infraestructura existente ya que en muchos casos, los agentes cuentan con facilidades de almacenamiento en ubicaciones distintas a las señaladas en la tabla, pero que pueden cumplir adecuadamente la función de respaldo estratégico. Por ejemplo, el abastecimiento de la región Costa Caribe podría lograrse desde ubicaciones como Santa Marta, sin que sea estrictamente necesario desarrollar capacidad adicional en nodos específicos como Cartagena, Baranoa, Turbo o San Andrés. Lo anterior también tiene implicaciones desde el punto de vista de la eficiencia en costos y tiempos, en la medida que permitir ubicaciones alternativas cercanas puede reducir significativamente las necesidades de inversión y los tiem-

			pos de ejecución, particularmente cuando se aprovecha infraestructura existente o expansión de capacidades ya disponibles. En consecuencia, comedidamente nos permitimos sugerir la incorporación de una disposición o precisión en el articulado que habilite una ubicación flexible del almacenamiento estratégico, y la validación de soluciones que, estando en ubicaciones distintas al nodo definido, demuestren su capacidad para abastecer de manera eficiente y oportuna la demanda objetivo.
3	Infraestructura Almacenamiento Estratégico y su uso	Artículo 2, Tabla 2.	En la Tabla 2 del Artículo 2 se observan los niveles de almacenamiento estratégico expresados en días de cobertura por nodo y región. Se encuentra que en varios casos se presentan valores inferiores a los rangos de referencia internacional comúnmente utilizados para garantizar la seguridad de abastecimiento. Al respecto, resulta relevante señalar que organismos internacionales como la Energy Information Administrativos (EIA) han identificado como referencia niveles de almacenamiento estratégico en un rango aproximado de 20 a 30 días de cobertura, como estándar indicativo para fortalecer la resiliencia del abastecimiento frente a contingencias. En línea con lo anterior, CENIT adelantó un estudio técnico en 2020, actualizado en 2025, en

			el cual se evaluaron distintos escenarios de riesgo y confiabilidad del sistema de combustibles líquidos, concluyendo como recomendación un nivel cercano a 26 días de almacenamiento estratégico a nivel agregado del sistema. Dicho estudio fue puesto en conocimiento de la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) mediante comunicación formal con radicado 202601150247442, remitida el 29 de mayo de 2026, con el propósito de aportar insumos técnicos para la formulación de instrumentos de planeación sectorial. En este contexto, se considera que los niveles de cobertura actualmente planteados podrían resultar insuficientes frente a escenarios de contingencia de mediana o alta severidad, no reflejan plenamente los análisis de riesgo más recientes desarrollados a nivel sectorial, lo que podría limitar la efectividad del Plan de Continuidad como instrumento para garantizar la confiabilidad del abastecimiento. En consecuencia, comedidamente se solicita revisar y ajustar los niveles de almacenamiento estratégico definidos en el Plan de Continuidad, considerando los rangos de referencia internacional y los resultados del estudio técnico desarrollado por CENIT (se adjuntan archivos 07May2026_ Almacenamien-

			tos_Estrategicos_UPME_CREG.pdf y Paper_Almacenamientos_Estrategicos.pdf). En este sentido se sugiere incorporar de manera explícita los hallazgos de dicho estudio en los procesos de actualización del Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos (PIACL) y del propio Plan de Continuidad (PC), de forma que se asegure una alineación entre la planeación sectorial y los análisis técnicos disponibles más recientes.
4	Tiempos de implementación de los proyectos	Artículo 2, literal c).	El literal c) del artículo 2 de la propuesta de resolución establece como fecha de puesta en operación (FPO) un plazo máximo de 36 meses contados a partir de la adjudicación del proyecto. Al respecto, se considera pertinente revisar la aplicabilidad de este plazo cuando los proyectos contemplen el desarrollo de infraestructura nueva, en la medida en que el mismo podría resultar insuficiente frente a las condiciones reales de implementación de este tipo de soluciones. En efecto, ante la posibilidad de presentar proyectos de almacenamiento estratégico bajo distintas modalidades —incluyendo infraestructura nueva—, no se distingue entre los tiempos de ejecución asociados a cada una de dichas modalidades, las cuales presentan complejidades sustancialmente diferentes.

			Particularmente, en el caso de proyectos de infraestructura nueva, su desarrollo suele implicar obtención de licencias y permisos ambientales, incluyendo procesos de evaluación de impacto ambiental cuyo alcance y duración dependen de la localización y características del proyecto, y trámites de ordenamiento territorial y gestión predial, necesarios para la localización de las facilidades de almacenamiento. En este contexto, la definición de un plazo uniforme de 36 meses podría no ser consistente con las condiciones técnicas, regulatorias y administrativas requeridas para la ejecución de proyectos greenfield, generando riesgos de incumplimiento no atribuibles a la gestión del agente desarrollador, así como desincentivos a la participación en este tipo de iniciativas. En consecuencia, atentamente nos permitimos sugerir la incorporación de un tratamiento diferenciado para la FPO de los proyectos que involucren infraestructura nueva, permitiendo la definición de plazos superiores o esquemas de flexibilización, en función de la complejidad técnica, ambiental y predial de cada proyecto. Esta precisión contribuiría a alinear el marco normativo con las realidades de ejecución de los proyectos, promover la participación de agentes en desarrollos de infraestructura nueva y mitigar riesgos de

			retrasos estructurales que puedan comprometer el objetivo último del Plan de Continuidad, esto es, garantizar la confiabilidad del abastecimiento de combustibles líquidos en el país.
5	Lineamientos técnicos asociados a los inventarios operativos	Artículo 2 - Parágrafo 2	El parágrafo 2 del artículo 2 establece que todo almacenamiento estratégico debe incluir la logística de internación del producto desde el origen hasta la infraestructura, así como su llenado inicial y periódico conforme a criterios de rotación. Al respecto, se observa que la definición de soluciones de almacenamiento estratégico depende de manera crítica de criterios técnicos que aún no han sido establecidos por parte del MME, en particular aquellos asociados a la frecuencia y condiciones de rotación del producto, condiciones de reposición y disponibilidad en contingencia. En este contexto, se considera que la presentación de proyectos de almacenamiento estratégico dentro de los plazos definidos en la Resolución CREG 104 002 de 2026, sin contar con dicha reglamentación técnica, puede generar proyectos incompletos o subóptimos, al no incorporar adecuadamente los requerimientos reales de operación del almacenamiento estratégico; necesidades de ajuste posteriores a la asignación, con impactos en cronogramas, costos y condiciones de remuneración; y asimetrías en la

			estructuración de las propuestas derivadas de la incertidumbre sobre los parámetros regulatorios aplicables. En consecuencia, atentamente nos permitimos sugerir que previamente se definan los lineamientos técnicos asociados a la internación, rotación y operación del almacenamiento estratégico, antes de exigir la presentación de propuestas por parte de los agentes.
6	Ampliaciones del sistema de transporte por poliductos	Artículo 2 - Parágrafo 2	El mismo parágrafo 2 reconoce que el almacenamiento estratégico debe incorporar la logística de internación, lo cual en muchos casos implicará el uso del sistema de transporte por poliductos. No obstante, surge una inquietud relevante respecto a la necesidad de ampliaciones en la capacidad de transporte para garantizar el llenado inicial oportuno de los tanques estratégicos, y la rotación periódica del producto bajo condiciones de confiabilidad. En ausencia de reconocimiento explícito de estas ampliaciones dentro del esquema de inversión y remuneración, los agentes estarían limitados al uso de la capacidad disponible en los sistemas existentes lo cual no garantiza la oportunidad ni la confiabilidad del llenado o rotación del almacenamiento estratégico. En consecuencia, atentamente se sugiere permitir que las ampliaciones del sistema de

			transporte requeridas para la internación, llenado y rotación del almacenamiento estratégico puedan ser incluidas como parte integral del proyecto y reconocidas dentro del esquema de remuneración de la Resolución CREG 104 002 de 2026.
7	Esquema de participación de agentes y articulación con el sistema de transporte	Artículo 2 - Parágrafo 2	La dependencia del almacenamiento estratégico respecto del sistema de poliductos plantea interrogantes sobre el esquema de participación de agentes, en particular cuando un agente distinto al transportador requiera el uso de dicho sistema para la internación y rotación del producto. En este sentido, surge la inquietud sobre si los agentes interesados en desarrollar almacenamiento estratégico deberían necesariamente estructurar sus propuestas en consorcio con el transportador. Al respecto, atentamente se sugiere priorizar en los procesos de adjudicación aquellos nodos que cuenten con conexión efectiva al sistema de transporte por poliductos, en la medida en que ello facilita la operación, reduce riesgos logísticos y mejora la confiabilidad del abastecimiento.
8	Internación y relación con el FPEC	Artículo 2 - Parágrafo 2	Finalmente, no es claro si la internación asociada a los almacenamientos estratégicos corresponde a la misma que actualmente es objeto de reconocimiento a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), o si se trata de un es-

			quema independiente dentro de la remuneración de estos proyectos. Esta ambigüedad regulatoria puede generar riesgos relevantes, tales como dobles pagos, en caso de que la internación sea reconocida tanto vía FEPC como a través del esquema tarifario de almacenamiento estratégico; vacíos en el reconocimiento de costos, si no se define claramente el mecanismo aplicable, afectando la viabilidad financiera de los proyectos; e incertidumbre en la estructuración de propuestas, particularmente en la estimación de ingresos y en la asignación de riesgos por parte de los agentes. En consecuencia, nos permitimos sugerir que se aclare expresamente si la internación requerida para el almacenamiento estratégico hace parte del esquema actualmente remunerado vía FEPC, o si será reconocida a través de un mecanismo independiente, definiendo en todo caso reglas que eviten tanto la duplicidad de pagos como la omisión en el reconocimiento de costos.
9	Alcance de la exclusividad y segregación del almacenamiento estratégico	Artículo 2 - Parágrafos 2 y 3	El parágrafo 3 del artículo 2 establece que, en caso de utilizar infraestructura existente, esta deberá adaptarse o ampliarse de manera que se segregue completamente la operación estratégica de la operación comercial u operativa, dedicándose exclusivamente al almacenamiento estratégico.

			Al respecto, se observa que la correlación entre los conceptos de segregación y exclusividad podría dar lugar a interpretaciones restrictivas, en el sentido de exigir que toda la infraestructura y los procesos asociados al almacenamiento estratégico (incluyendo internación, llenado inicial, rotación y uso del producto), sean completamente independientes de la operación del sistema existente. Esta interpretación podría generar limitaciones operativas innecesarias, particularmente en sistemas como el de poliductos, cuya lógica de operación se caracteriza por el manejo integrado y secuencial de diferentes productos y flujos. En este contexto, se considera necesario precisar que la exigencia de exclusividad debe entenderse circunscrita al volumen de almacenamiento estratégico (es decir, a los tanques o facilidades destinadas a este fin), y no necesariamente a la totalidad de la infraestructura de transporte o a los procesos logísticos asociados. En línea con lo anterior, resulta razonable permitir que las operaciones de internación, llenado inicial y periódico, y rotación del producto estratégico puedan realizarse utilizando, total o parcialmente, la infraestructura existente del sistema de transporte por poliductos, siempre que esta ha-

			ya sido adaptada o ampliada cuando sea necesario; y que dichas operaciones puedan gestionarse de manera simultánea o coordinada con la operación normal del sistema, sin necesidad de segregación física absoluta en la red de transporte. Así mismo, para garantizar la integridad del esquema de almacenamiento estratégico, se considera indispensable establecer que los movimientos volumétricos asociados al almacenamiento estratégico que se realicen a través del sistema de transporte deben ser completamente trazables, medibles y auditables, de forma que se asegure la correcta diferenciación frente a las operaciones comerciales u operativas. En consecuencia, se recomienda aclarar el alcance del principio de exclusividad, precisando que este aplica sobre el almacenamiento (capacidad y volumen estratégico), y no necesariamente sobre toda la cadena logística asociada; habilitar el uso compartido de la infraestructura de transporte, bajo condiciones de trazabilidad y control operativo; e incorporar criterios regulatorios que garanticen la separación contable, operativa y de medición de los volúmenes estratégicos.

ALMACENAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA LA SEGURIDAD ENERGÉTICA DE COLOMBIA

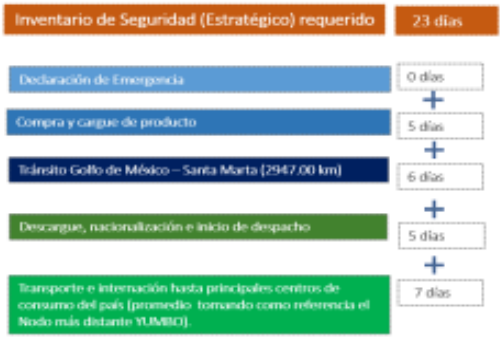
1. Propósito y Alcance

Este estudio desarrollado por Cenit constituye un soporte e insumo para la definición de la hoja de ruta de abastecimiento nacional de combustibles líquidos y las definiciones de política pública y regulatoria que se definan prontamente por el Gobierno Nacional en materia. Su objetivo es presentar los resultados del análisis de priorización de nodos estratégicos alineadas con el Plan Indicativo de Combustibles Líquidos (PIACL de la UPME) y las condiciones de Rotación y Llenado de los Tanques de Almacenamiento. El estudio incorpora las nuevas realidades de demanda, la transición energética y vulnerabilidad de la infraestructura actual.

2. Inventario de Seguridad Estratégico

Los inventarios de Seguridad Estratégicos requieren de un mínimo de días necesarios para la Rotación y el Llenado de los Tanques, dependiendo del tipo de producto.

La siguiente gráfica representa en resumen el desarrollo de las etapas y los tiempos necesarios para mantener un Inventario de Seguridad Estratégico.



CENIT realizó en 2020 una consultoría con la firma Seltpetrol, en la cual se estimó la Demanda Nacional para cada tipo de combustible considerando los siguientes días de inventario:

Gasolina Motor (GM) 20 días, Diésel 23 días y Jet 35 días.

Estas diferencias responden principalmente a las particularidades normativas, operativas y de aseguramiento de calidad que caracterizan a cada combustible, incluyendo los requisitos técnicos asociados al transporte, manejo, segregación, control de especificaciones físico-químicas y gestión del riesgo de contaminación. En particular, el combustible tipo Jet presenta mayores exigencias regulatorias y de calidad, lo que justifica una mayor holgura operativa en términos de inventarios de seguridad.

3. Premisas Técnicas para la Rotación del Combustible:

a. **Rotación:** para la Rotación se sugiere que, con base en los estándares de la Industria y la experiencia del Grupo Ecopetrol, **sea de hasta 60 días en el caso del jet y 90**

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

días en el caso de la gasolina y el diésel sin mezclar con biodiésel, para el caso de mezclas de diésel con biodiésel (BX) se recomienda un periodo de hasta 60 días.

b. **Llenado:** los análisis realizados permiten establecer que el llenado total de los volúmenes requeridos a nivel país se haría en **un promedio de 86 días**, bajo el Escenario Estratégico Optimizado de CENIT.

   Para el análisis desarrollado, CENIT calculó una demanda estimada a nivel País de **~7.000 KB;** si se contemplara realizar el transporte por carrotanques, implicaría la realización de aprox. **28.000 viajes**, asumiendo una capacidad promedio de **250 bls por vehículo**. Este cálculo permite dimensionar el esfuerzo operativo asociado a este modo de transporte y constituye un insumo relevante para la determinar la importancia del transporte a través de poliductos y las potenciales externalidades en cuanto al uso de otro tipo de tecnología para el transporte de combustibles; por ejemplo, carrotanques: impacto malla vial, externalidades uso más combustibles para el uso del transporte, contaminación ambiental, contaminación auditiva, impacto social, entre otros.

c. **Calidad:** esta variable es sensible a las condiciones ambientales y operativas durante su almacenamiento y manejo. Las variaciones climáticas, particularmente la temperatura, influyen en procesos de evaporación de componentes livianos, lo cual puede generar pérdidas volumétricas y alteraciones en las especificaciones del producto. Adicionalmente, la posible presencia o ingreso de agua —ya sea por condensación o contaminación externa— afecta negativamente la calidad, promoviendo fenómenos de degradación físico-química.

   Cuando los combustibles permanecen almacenados o en condición estática por períodos prolongados, existe el riesgo de desarrollo de contaminación microbiológica (formación de algas, bacterias y sedimentos), lo que puede ocasionar deterioro de las propiedades del combustible, obstrucción de sistemas, incremento en costos de mantenimiento y necesidad de reprocesos operativos.

d. **Conexión:** para garantizar una rotación eficiente de los inventarios estratégicos, las instalaciones de almacenamiento deben encontrarse debidamente interconectadas con la red logística de Poliductos. **Esta conexión es clave para facilitar los procesos de llenado** y despacho, asegurar **la rotación continua** del producto y minimizar los tiempos de permanencia en almacenamiento.

e. **Operación:** la operación continua de la infraestructura es fundamental para evitar riesgos asociados a la integridad del sistema. El funcionamiento permanente

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

garantiza la confiabilidad operativa y la disponibilidad de la infraestructura ante escenarios de emergencia.

f. **Confiabilidad:** la confiabilidad operativa se ve afectada cuando no existe movimiento continuo del combustible.
La ausencia de circulación de producto limita la detección temprana de anormalidades o fallas en los sistemas de almacenamiento y operación.

4. Análisis del Abastecimiento de Combustibles en Colombia

El estudio desarrollado por Cenit contempló el análisis de dos Escenarios Estratégicos: i) el Ideal, y ii) el Estratégico Optimizado. Sin embargo, para efectos de este documento sólo enseñaremos el escenario optimizado.

4.1. "Escenario Estratégico Optimizado"

Este Escenario agrupa la logística del sistema de transporte, abarcando diez (10) Centros de Consumo como Nodos de Almacenamiento Estratégicos Optimizados; el estudio permitió demostrar que la optimización en la distribución del número de Tanques de Almacenamiento genera una reducción de costos de inversión en la construcción de estos.

En la siguiente Tabla se detallan los Centros de Consumo agrupados en nueve (9) Nodos Estratégicos Optimizados, conservando la misma capacidad total calculada para Diésel, GM y Jet para atender las necesidades de demanda a nivel País.

Escenario Estratégico Optimizado (KBls.)				
Centros de Consumo	23 Días de consumo Diesel	20 Días de consumo GMR	35 Días de consumo Jet	Capacidad total
Tocancipá	454	397	-	852
Manzilla	228	189	1.011	1.427
Baranoa + Coveñas	379	352	157	888
Ayacucho + Santander y NS.	606	347	-	953
Yumbo +Mulalo+ Eje Cafetero y Occidente.	465	462	98	1.025
Tumaco	115	112	-	227
Apiay	195	127	-	322
Sebastopol	489	405	42	936
Salgar	195	161	-	356
Totales	3.126	2.552	1.307	6.985
Días de seguridad – inventario de respaldo	23	20	35	23

4.2. Mapa de la representación geográfica de los 10 Centros de Consumo del Escenario Estratégico Optimizado.



a) Puntos Focales de Infraestructura de Almacenamiento Estratégico, integrados a la red de poliductos de cara a garantizar la reposición y rotación de los combustibles.

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

b) Plan de Emergencia Confiable y Eficiente para garantizar el suministro de los combustibles en las Zonas de Frontera y Zonas Vulnerables a la Escasez.

4.3. Consideraciones técnicas del Escenario Estratégico Optimizado:

1. **Garantizar inventario físico mínimo** (23 días) para el abastecimiento continuo de combustibles ante eventos de contingencia.
2. Dedicación Exclusiva para atender eventos de fallas.
3. **Interconexión desde el puerto de importación**, los nodos estratégicos de almacenamiento y los nodos de atención de demanda.
4. **Conectados al sistema de transporte de poliductos** y con posibilidad de rotación cíclica de inventarios.
5. **Nodos Estratégicos con ubicación estratégica** para atender varios centros de consumo (con prioridad en centros con alto nivel de riesgo).
6. **Viabilidad:** desde el punto de vista, técnico, económico, social, y ambiental.

4.4. Integración de los inventarios de Almacenamientos Estratégicos al sistema de transporte para la Confiabilidad y Abastecimiento.



El Escenario Estratégico Optimizado, permite que los Almacenamientos Estratégicos se integren a la red de abastecimiento de combustibles y garantiza la rotación requerida para mantener la Calidad, Cantidad de cada producto y la operación continua del Sistema.

1. Favorece la interconexión desde el puerto de importación, los nodos estratégicos de almacenamiento y los nodos de atención de demanda.
2. Se minimizan costos al optimizar operaciones para abastecimiento y confiabilidad e integrar la rotación de inventarios a la operación habitual del sistema de transporte de combustibles.
3. Permite el **suministro continuo** de combustibles en caso de emergencias mayores, con la integración de almacenamiento estratégico a la red de poliductos y a la nueva infraestructura de importación e internación de productos.
4. Proporciona una **operación confiable** del sistema operativo, en condiciones normales y ante emergencias.

5. Análisis Comparativo Estudio PIACL UPME Vs. CENIT.

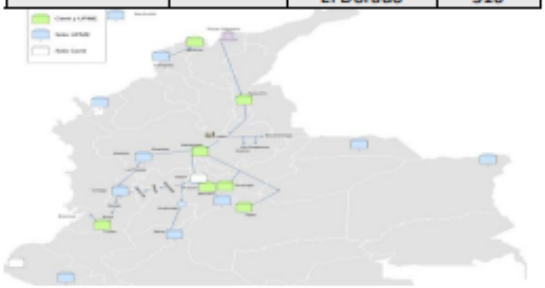
5.1. Generalidades: el PIACL de la UPME contempla 2 escenarios B y C. **El Escenario B abarca 12 Nodos Estratégicos**, mientras que el **Escenario C contempla 40 Nodos** distribuidos en todas las zonas del País.

A continuación, se presenta los resultados del análisis comparativo del Escenario Estratégico Optimizado de CENIT Vs. El Escenario B de la UPME.

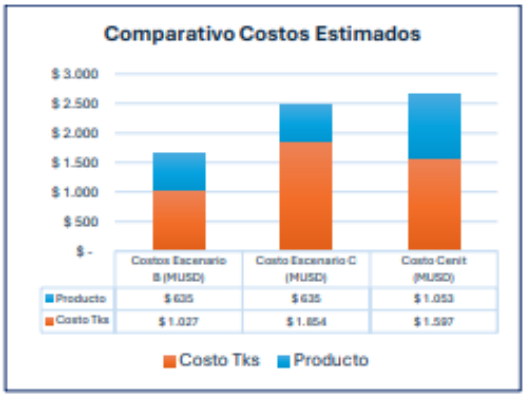
5.2. Comparativo Escenario B de la UPME Vs. Escenario Estratégico Optimizado de CENITCENIT

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

Comparativo Estudio CENIT Vs. PIACL UPME			
Escenario CENIT	Capacidad Total	Escenario B UPME	Capacidad Total
Tocancipá	851	Tocancipá	92
Mansilla	1428	Masilla	661
Baranoa + Coveñas	888	Baranoa	167
Ayacucho + Santander y N.S.	953	Ayacucho	257
Yumbo+ Mulalo	1025	Yumbo	745
Apiay	322	Apiay	76
Sebastopol	936	Sebastopol	435
		Arauca	32
Salgar	355	Puerto Carreño	12
		Cartagena	369
		Turbo	23
		San Andrés	37
Cartago	175	Cartago	175
		Medellín	426
Tumaco	227	Chachagüí	44
		Neiva	349
		Leticia	22
		El Dorado	310



5.3. Comparativo de Costos Estimados:



Fuente de Información: cálculos, estimaciones y análisis propios realizados por CENIT.

Sobre el análisis comparativo de los Costos Estimados, se establecen las siguientes premisas en términos de Costos de Inversión:

El **Escenario Estratégico Optimizado de CENIT** presenta un nivel de inversión **coherente y consistente** con el **Escenario B de la UPME**, en términos de alcance y cobertura de Nodos Estratégicos Priorizados. Los costos estimados del Escenario Estratégico Optimizado de CENIT responden fundamentalmente a la consideración de un **mayor volumen de demanda (~7.000 KB).**

5.4. Ejercicio de Análisis para la Recuperación de la Inversión.

El análisis se desarrolló con base en un conjunto de premisas técnicas claramente definidas, cuyas **fuentes de información y criterios de referencia corresponden a cálculos, estimaciones y análisis propios realizados por CENIT.**

a) Costos de construcción de tanques y de adquisición del producto.

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

b) Consumo de referencia de 4.813.027.442 galones de Diesel y gasolina
c) USD/COP: 3.700
d) TIR: 12.9% antes de impuestos.
a) 20 años de evaluación financiera
b) 3% de OPEX del costo de inversión del tanque.
c) Costos inversión calculados.

Análisis $ Adicionales por Galón		
Escenario B UPME	Escenario C UPME	Escenario Estratégico Optimizado CENIT
$ 198	$ 320	$ 337

Sobre este análisis de $ adicionales por galón para la recuperación de la inversión en 20 años, se deduce que:

a. El **Escenario Estratégico Optimizado de CENIT** presenta un valor de **337 COP/gal**, estructurado sobre un **cargo base de 198 COP/gal** para la recuperación de la inversión reflejando línea de coherencia con el **Escenario B del PIACL de la UPME**, adoptado como referencia.

b. El diferencial adicional se explica porque el Escenario Cenit considera un **mayor volumen de demanda (~7.000 KB)** y mayores requerimientos de capacidad.

6. Priorización del Plan de Implementación de Almacenamientos Estratégicos

Cómo se observó en los análisis presentados, la implementación del Programa de Almacenamiento Estratégicos a nivel Nacional requiere de un CAPEX aproximado entre ~1.670 MUSD del Escenario B del PIACL y ~2.600 MUSD del Escenario de CENIT.

**** La diferencia se traduce en valor: CENIT habilita cerca de 70% más volumen (~7.000 KB vs ~4.200 KB).**

En este contexto, se propone que la convocatoria de la UPME para el desarrollo de los proyectos de Almacenamiento Estratégico se estructure por etapas, priorizando aquellas iniciativas con mayor necesidad e impacto sistémico. Este enfoque escalonado permitiría optimizar el uso del CAPEX, asegurando una implementación alineada con la evolución real de la demanda, maximizando el valor para el sistema y habilitando decisiones progresivas a la luz de la dinámica real de las necesidades del País.



Conclusiones Generales:

1. De acuerdo con el análisis se debe mantener un Inventario de Seguridad Estratégico de mínimo de días estimado es de 23 días.

2. En el caso de CENIT se consideró los siguientes días de inventario por proudtco: **Gasolina Motor (GM) 20 días, Diésel 23 días y Jet 35 días.**

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

3. La propuesta de CENIT permite que los Almacenamientos Estratégicos **se integren a la red de abastecimiento de combustibles** y garantiza la rotación requerida para mantener la Calidad, Cantidad de cada producto y la operación continua del Sistema.

4. Los análisis realizados permiten establecer que el **llenado total de los volúmenes requeridos a nivel país se haría en un promedio de 86 días** siempre y cuando los Almacenamientos Estratégicos se integren a la red de abastecimiento de combustibles.

6. CENIT calculó una demanda estimada a nivel País de **~7.000KB,** si se contemplara realizar el transporte por carrotanques, implicaría aproximadamente **28.000 viajes**

7. Se establece que el Escenario Estratégico Optimizado de CENIT implica un CAPEX superior (~2.600 MUSD frente a ~1.670 MUSD del Escenario B de la UPME).

8. El **Escenario Estratégico Optimizado de CENIT** presenta un nivel de inversión **coherente y consistente** con el **Escenario B de la UPME**, en términos de alcance y cobertura de Nodos Estratégicos Priorizados.

9. Sobre el análisis de $ adicionales por galón se deduce que el **Escenario Estratégico Optimizado de CENIT** presenta un valor de **337 COP/gal**, estructurado sobre un **cargo base de 198 COP/gal** para la recuperación de la inversión reflejando línea de coherencia con el **Escenario B del PIACL de la UPME.**

10. Se propone que la convocatoria de la UPME para el desarrollo de los proyectos de Almacenamiento Estratégico **se estructure por Etapas**, priorizando aquellas iniciativas con mayor necesidad e impacto sistémico.

Derechos reservados para Cenit S.A.S. No se podrá hacer ninguna reproducción externa, copia o transmisión digital de este ACT sin autorización escrita de la compañía. Ningún párrafo podrá ser reproducido, copiado o transmitido digitalmente de acuerdo con las leyes que regulan los derechos de autor.

Comentario 10

De: UPME
Enviado: miércoles, 3 de junio de 2026 12:14
Asunto: UPME: Se ha generado una Respuesta con No. 202601700133201

Energía	**FORMATO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS**	SIG Sistema Integrado de Gestión del Minenergía M-HI-F-24 26-07-2023 | V-2

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y se adoptan unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME
Fecha inicio:	28/05/2026
Fecha fin:	2/06/2026
Fecha Comentario:	
Datos de contacto:	**Correo electrónico:**
Nombre de la empresa o interesado:	

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Proyectos adoptados en el marco del Plan de Continuidad. Sólo se incluyen los de almacenamiento estratégico de confiabilidad.	Título del acto normativo	El PIACL 2025-2040 de la UPME recomienda en el Capítulo 14 dos tipos de proyectos de infraestructura a saber: necesidades de transporte y necesidades de almacenamiento estratégico. En el marco normativo vigente estos proyectos son susceptibles de ser adoptados a través de dos mecanismos: el Plan de Expansión de Red de Poliductos y el Plan de Continuidad. De otra parte, los proyectos de transporte recomendados se pueden desarrollar a través de "poliductos" (expansiones o nuevos) o de otras alternativas multimodales, sin embargo, el PERP solo podría incluir por definición los "Poliductos".

			En la medida en que el título y objeto de esta Resolución se orienta a adoptar de manera puntual el "Plan de Continuidad", se estaría exceptuando la adopción de proyectos de transporte que no fuesen susceptibles de ser adoptados o ejecutados a través del PERP. Se recomienda ajustar el título y desarrollo de la resolución en función del tipo de infraestructura que particularmente se está adoptando. Por ejemplo, se sugiere considerar: Por la cual se expide el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo en su componente de confiabilidad y se adoptan proyectos de Almacenamiento estratégico. Este cambio permitiría a través de otra resolución expedir el Plan de Continuidad en su componente de abastecimiento y adoptar en ese caso los proyectos de transporte que no sean ejecutables por el PERP.
2	Especificar el tipo de proyectos adoptados	Artículo 2	Ajustar la redacción del artículo especificando el tipo de proyectos adoptados. Se sugiere la siguiente redacción: Artículo 2. Proyectos. Los proyectos del plan de continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo en su componente de confiabilidad que deberán ejecutarse, con base en las necesidades identificadas por la Unidad de Planea-

			ción Minero-Energética (UPME) a nivel de almacenamientos estratégicos de confiabilidad, son los descritos a continuación:
3	Eliminar columnas FPO Sugerida y Acciones	Artículo 2. Tabla 1.	Eliminar las columnas tituladas "FPO Sugerida" y "Acciones" de la tabla tomada de la UPME. Puede confundir al público respecto al alcance mismo de artículo y de la resolución así mismo, se recomienda usar solo la tabla 1 para identificar los nodos estratégicos y sus capacidades.
4	Forma	Considerandos	En los considerandos, en la página 2 y párrafo 3, se repite el texto "en el cual se presenta el análisis de confiabilidad integral de la cadena de distribución de combustibles líquidos,"
5	FPO de 36 meses incompatible con la urgencia 'a la mayor brevedad posible' y con plazos de licenciamiento ambiental	Art. 2, literal c) / Tabla 1	El Art. 2 literal c) fija una FPO máxima de 36 meses desde la adjudicación, mientras la Tabla 1 señala 'a la mayor brevedad posible' para todos los proyectos. Esta dualidad genera incertidumbre sobre el hito de inicio del cómputo. Para infraestructura nueva, los trámites de licencia ambiental (ANLA), RETIE, permisos de construcción y uso del suelo pueden exceder los 36 meses solos, sin contar la construcción. Para nodos especiales (Arauca, Puerto Carreño, San Andrés, Leticia), el plazo es manifiestamente insuficiente. Se recomienda: (i) precisar el hito que activa el cómputo de la FPO; (ii) establecer FPOs diferenciadas por modalidad de infraestructura (existente vs. nueva) y complejidad logística

			del nodo; (iii) prever causales de prórroga justificada ante el Ministerio para nodos estratégicos especiales.
6	Ausencia de priorización entre los 18 nodos adoptados – Riesgo de dilución de recursos y de incumplimiento del VEDNA	Art. 2, Tablas 1 y 2 / Memoria Justificativa págs. 7-8	Se adoptan simultáneamente 18 nodos sin ningún orden de prioridad para su ejecución. El PIACL indica que el VEDNA alcanza su punto crítico en 2029 y 2031 (Memoria, pág. 4). Si los recursos del mercado son insuficientes para financiar 18 proyectos en paralelo, el sistema podría carecer de la infraestructura crítica a tiempo.
7	Ausencia de protocolo de activación y reposición del almacenamiento estratégico en contingencias	Art. 2, Parágrafos 1-3 & Considerandos	El MME debe definir la reglamentación de la operatividad y administración de los almacenamientos estratégicos tal como lo define el decreto 1310 de 2024. Entre otros aspectos por definir se encuentran: (a) metodología y tiempos de llenado de inventarios. (b) quién declara la contingencia que activa el uso del volumen estratégico; (c) procedimiento y plazo para liberación del combustible; (d) compensación al operador por la movilización del volumen estratégico; (e) procedimiento de reposición del inventario después de su uso; (f) régimen sancionatorio si el operador dispone del volumen sin autorización. Esta ausencia equivale a construir una reserva estratégica sin protocolo de uso, desnaturalizando el objeto del Plan. Se recomienda que la resolución, o un acto complementario con plazo perentorio, regule el protocolo operativo de activación, liberación y reposición

			del almacenamiento estratégico.
8	Término de publicación de cinco días: insuficiencia para comentarios técnicos sobre un plan de USD 1.027 millones	Memoria Justificativa, Sección III (Justificación del término inferior al Decreto 385/2026)	La Dirección de Hidrocarburos justifica el término de 5 días argumentando que el PIACL 2025-2040 fue objeto de socialización previa (Circular 035/2025). Sin embargo, el PIACL es un documento de planeación indicativa, mientras esta resolución es el acto vinculante que activa convocatorias y define obligaciones de operadores. Los agentes del sector requieren plazo razonable para evaluar implicaciones jurídicas, financieras y operativas de 18 proyectos por USD 1.027 millones. El Decreto 385/2026 establece término ordinario superior; la excepción debe interpretarse restrictivamente. Un plazo de 5 días no garantiza la calidad de la participación ciudadana ni el derecho de audiencia de los agentes regulados (Art. 8 Ley 1437/2011). Se recomienda ampliar el término a mínimo 15 días hábiles, o en subsidio, convocar audiencia pública de socialización antes de la expedición definitiva.
9	Ausencia de indicadores de seguimiento y condiciones de revisión o actualización del Plan	Art. 2 / Memoria Justificativa, Sección 3 (Responsabilidades Institucionales)	La Memoria (Sección 3) señala que la UPME realizará seguimiento a las condiciones de confiabilidad, pero la resolución no establece: (a) periodicidad de evaluación del avance de los proyectos adoptados; (b) medidas si el VEDNA supera el 1,8% antes de la entrada en operación de los nodos; (c) condiciones que activen la revisión o actualización del plan (cambios en demanda

			proyectada, nuevas refinerías, variaciones en precios del petróleo). Esta ausencia convierte el plan en un instrumento estático, incompatible con la naturaleza dinámica del mercado de combustibles y con el horizonte de 15 años (2025-2040). Se recomienda incluir: (i) mecanismo de seguimiento anual con reporte público de Ministerio y UPME; (ii) indicadores de alerta temprana vinculados al VEDNA; (iii) cláusula de revisión quinquenal o ante variaciones sustanciales del PIACL.
10	Formalización del Comite de Abastecimiento	General	Formalizar e implementar de manera continua y permanente el Comité de Abastecimiento de Combustibles Líquidos, con el fin de asegurar un espacio institucionalizado de seguimiento, coordinación y toma de decisiones que favorezca un abastecimiento organizado, transparente y articulado entre los agentes del sector y las entidades competentes.
11	Definir e incluir el Gestor de la OP de CL en el proyecto de resolución	Definir e incluir el Gestor de la OP de CL en el proyecto de resolución	Consolidar y poner en operación el Gestor de la Operación de Combustibles Líquidos, avanzando en su marco regulatorio y funciones. Este Gestor cumpliría un rol centralizando información, facilitando la coordinación entre agentes, promoviendo transparencia operativa y apoyando la eficiencia del sistema logístico y comercial.

Los cometarios se enviaron al Grupo del Sector Hidrocarburos, área de su competencia, a fin de que se tengan en cuenta a la hora de expedir el Acto Administrativo.

Cordialmente,

Jenny Constanza Nova Martínez
Coordinadora
Grupo de Relacionamiento con el Ciudadano y Gestión de la Información

Proyectó: Nubia Edith Romero Guevara
Reviso y Aprobó: Jenny Constanza Nova Martínez