



ENERGÍA E HIDROCARBUROS

CONTENIDO

1. <i>Gas de Rusia y la Unión Europea</i>	1
2. <i>El mercado del gas natural en el Cono Sur</i>	2
3. <i>GNEA: El gas del sur argentino llegará antes que el gas boliviano</i>	5
4. <i>Ahora el gas boliviano que consume la Argentina sale más caro</i>	6
5. <i>Construirán corredor de GNV y anillo energético</i>	6
6. <i>2010 comienza apoyando la industrialización del gas</i>	7
7. <i>El Gobierno dice que este año nacionalizará los ferrocarriles</i>	9
8. <i>Analistas: Cambio de diesel por gas es posible sólo con medidas integrales</i>	10
9. <i>Los riesgos del “gran salto industrial” boliviano</i>	11

1. *Gas de Rusia y la Unión Europea*



En un mercado maduro como el de Europa, señales que un proveedor pueda poner en riesgo la seguridad de abastecimiento energético de sus compradores, ocasionan que estos adopten medidas de gran envergadura y largo aliento para evitar que su seguridad energética pueda ser puesta en riesgo en el futuro.

Los problemas que se han estado experimentando en estos últimos años con la provisión rusa de gas a la Unión Europea (U.E.), ilustran muy bien lo anterior.

El 30% del consumo energético de Europa, está basado en la utilización de gas ruso. Un 85% de ese gas debe hacer tránsito por Ucrania antes de entrar a los gasoductos de distribución de Europa. A su vez, en Ucrania el 50% de su consumo depende de la provisión rusa.

En esas condiciones, la recepción de gas ruso disminuyó alarmantemente justo en pleno invierno en enero del 2006. Rusia adujo que Ucrania estaba utilizando, para su consumo, gas destinado a clientes europeos de Gazprom. A su vez, de Ucrania manifestaron que sus convenios con Gazprom le permitían utilizar más que lo usual frente a extremas bajas temperaturas.

La normalidad volvió después de tres semanas de interminables acusaciones mutuas, sólo gracias a que las temperaturas del invierno mejoraron, pero se causaron daños enormes. En el invierno del 2007, se presentó una situación similar a la anterior. Esta vez se adujo que las exportaciones a Europa no eran debidamente atendidas por Ucrania, la cual a su vez argumentaba que Gazprom no estaba dispuesta a pagar una tarifa de transporte mayor, no obstante que el gigante ruso había subido los precios del gas a Ucrania y al resto de sus clientes europeos. Después de intensas negociaciones de una semana por U.E. para conciliar los puntos de vista de Rusia y Ucrania, la exportación a la U.E. retornó a los volúmenes acordados.

Frente a esta situación, que tenía los visos de ser repetitiva en el futuro, la U.E. resolvió iniciar una serie de medidas para disminuir o evitar la excesiva dependencia de importación de gas de Rusia. En este sentido se decidió aumentar el número de puertos habilitados para recibir y regasificar LNG de ultramar, incrementar las facilidades de almacenaje subterráneo de gas, promover el retorno a la utilización de la energía termonuclear y finalmente incrementar al máximo la utilización de energías no convencionales y renovables. La U.E. dejó claramente establecido que esas líneas de acción representaban una política energética de trabajos a largo plazo, aclarando que no eran una serie de medidas coyunturales para enfrentar problemas repetitivos de insuficiente abastecimiento por períodos cortos como los sucedidos. De todas maneras, la señal era clara. La U.E. quiere disminuir su dependencia de Rusia en el abastecimiento de energéticos de sus países miembros.

Habiendo sido Ucrania el "cuello de botella" que motivó la reacción de la U.E., lo prioritario por los próximos años para Rusia, es evitar el tránsito por Ucrania.

Con este propósito, Gazprom empezará la construcción de dos líneas submarinas por el Mar Báltico para conectar directamente Rusia y Alemania con una capacidad de 150 millones de metros cúbicos por día (MMm³/d). Este sistema de ductos llamado el North Stream, debe estar en operación el 2011.

Al mismo tiempo, Gazprom ha logrado acuerdos con nada menos que 7 países para la construcción del gasoducto llamado South Stream, para abastecer Europa por el Sur. Este gasoducto se inicia en Rusia, cruza el Mar Negro hasta Bulgaria por donde continúa y se divide en dos ramales. El ramal del sur que pasaría por Grecia, para después cruzar el Mar Adriático y conectarse con el sistema europeo de gasoductos en el norte de Italia. El ramal del norte continuaría de Bulgaria a Serbia, pasaría por Hungría, hasta cruzar Eslovenia para ligarse con el sistema de gasoductos europeos en Austria. Este gasoducto empezaría su construcción el 2010 con una capacidad inicial de 175 MMm³/d.

Esta política de construcción de gasoductos que se parece a una gran ofensiva militar, está siendo objeto de todo tipo de especulaciones. Políticos europeos acusan constantemente que el Kremlin está utilizando su poder energético para intimidar a sus vecinos con acuerdos gasíferos y petroleros.

Como la U.E. no cesará en sus esfuerzos de lograr una mayor autonomía energética en los próximos años tendremos la competencia del LNG con los grandes gasoductos para entregar gas a los mercados en las mejores condiciones económicas, porque el consumo del gas continuará en ascenso al ser el combustible menos contaminante.

Fuente: Por: Carlos Miranda Pacheco. Analista boliviano del sector energético

2. El mercado del gas natural en el Cono Sur

Gasoducto	País exp.	País imp.	Inicio oper.	Long. km	Cap. MMcf/d
Yabog-YPF	Bolivia	Argentina	1972	435	230
Gasbol	Bolivia	Brasil	1999	3219	1000
Paraná/Uruguayana	Argentina	Brasil	2000	451	100
Gasoducto del Litoral	Argentina	Uruguay	1998	19	4,9
Cruz del Sur	Argentina	Uruguay	2002	402	180
Tierra del Fuego	Argentina	Chile	1996	84	71
Gas Andes	Argentina	Chile	1997	467	310
Gas Atacama	Argentina	Chile	1999	933	300
NorAndino	Argentina	Chile	1999	781	250
Gasoducto del Pacífico	Argentina	Chile	1999	531	340
El Cóndor Posesión	Argentina	Chile	1999	10	71
Patagónico	Argentina	Chile	1999	32	99

Petroleo.com

Si bien en estos últimos años el mercado del gas natural en América Latina ha tenido un ritmo de demanda-oferta bastante dinámico, en los países del Cono Sur no se puede decir que la situación se encuentre en perfecto equilibrio entre producción, consumo e integridad infraestructural, aunque esta región de América Latina le ha apostado fuertemente al gas natural.

Para poder crear una red de gasoductos y potenciar aquellos existentes es necesario que los precios del gas natural sean más altos, a fin de justificar los costos de inversión, incluida también la construcción de plantas de regasificación y de almacenaje de LNG, como en más de una oportunidad se ha reclamado durante la conferencia mundial del gas natural de Buenos Aires.

Sin duda alguna, la crisis financiera mundial –si bien en forma más leve–, también ha afectado a América Latina, sobre todo a los países más industrializados como Brasil, Argentina y Chile, donde el sector industrial, cuya matriz energética depende en cierta medida del gas natural, recién se está recuperando, muchos analistas confirman que sólo en la segunda mitad de 2010 se recuperará de forma aceptable.

La tasa de crecimiento económico en América Latina hasta 2006 fue de 5,5% (FMI), para bajar a 4,3% en 2008 cuando empezó la crisis, y para 2009 está entre 1 y 1,5%. A este ritmo de crecimiento Brasil justifica la inversión, y por eso también en Chile, a partir de 2010,

empezarán a funcionar dos plantas de regasificación, en Brasil otro tanto y en Argentina para poder responder a la demanda que exige su mercado interno.

Por otro lado, si bien la economía boliviana ha sido afectada de manera marginal por la crisis, no tiene suficientes recursos financieros para adelantar la construcción de otros gasoductos y la exploración de otros campos de gas, aunque el reciente préstamo de US\$1000 millones otorgado por TGN a YPFB debería impulsar la industria de hidrocarburos. Según una reciente entrevista al presidente ejecutivo de YPFB Transporte, Cyro Fernando Camacho Chávez, el actual ducto hacia Argentina, de 24 pulgadas, que está transportando el día de hoy 7,5 MMMCD, con una inversión aproximada de US\$35 millones, va a poder alcanzar los 15 MMMCD de forma gradual hasta 2014.

El proyecto de construir el gasoducto Urpabol (Uruguay, Paraguay y Bolivia) en estos últimos tiempos ha sido reactivado con la firma de un memorando de entendimiento entre los tres países, tardará muchos años hasta ver la construcción de 1000 kilómetros de gasoductos de 32 pulgadas y un costo estimado de US\$3000 millones, lo cual es sin duda un desafío muy grande para esos países.

Las reservas

Las reservas de gas natural probadas en esta región, con base en los datos de EIA a 2006, son 38 bcf para Argentina –disminuyeron 2 bcf respecto al año anterior–, 43 bcf para Bolivia –se mantiene estable–, 22 bcf para Brasil –con un ligero incremento de 1 bcf– y los constantes 2 bcf para Chile.

En total, las reservas de gas natural en el Cono Sur son de 110 bcf, es decir, una cantidad que puede satisfacer enteramente la demanda generada en el Cono Sur, a pesar de que no hay equilibrio entre el consumo y la producción de gas natural entre los diversos países. La producción actual de gas natural en Bolivia sigue con 42 MMMCD, mientras que la demanda de su mercado interno no alcanza más de 7 MMMCD, que sumada con los contratos de Brasil, de 25 MMMCD para el GSA y de 2 MMMCD para Cuiaba, y por último 7,7 MMMCD para Argentina, no puede responder a ningún otro requerimiento.

De hecho, la tendencia que se observa en países como Chile y Brasil desde hace varios años, es que están trabajando para diversificar su matriz energética, considerando que la producción y las reservas en el Cono Sur no están acordes con la demanda generada.

Con base en datos oficiales para 2006 del IEA, 63% de la producción y consumo se concentran en Argentina y que como se mencionaba, desde hace varios años se encuentra en déficit a causa de su creciente consumo, situación completamente diferente de Bolivia, donde su producción en el contexto del mercado del Cono Sur representa 20%, con un consumo interno de gas natural de apenas 3,4%.

El consumo

La distribución del consumo del gas natural elaborada por la International Energy con datos de 2005, se puede resumir de la siguiente manera:

En Argentina el sector de electricidad utiliza 43% del gas natural, Bolivia 69,6%, Brasil 42,5%, Chile 47% y Uruguay sólo 5,8%.

El sector industrial en Argentina consume 17,9%, Bolivia 22,9%, Brasil mucho más con 40,9% y sorpresivamente Uruguay utiliza 68,4%.

En transporte, solamente tres países han desarrollado una red de distribución para la industria automotriz: Argentina utiliza 10,5%, Bolivia sólo 6,4% y Brasil 9,7%.

En fin, Argentina una vez más es el país que ha desarrollado una red muy eficiente para alimentar el sector doméstico, demanda generada, sobre todo, por la calefacción, donde el porcentaje llega a 28,6%, seguido por Uruguay con 25,8%, Brasil con 6,9%, Chile con 6,7% y Bolivia con 1,1%.

Los gasoductos

A 2003, el total de gasoductos construidos en el Cono Sur alcanzaba 7363 kilómetros, una longitud insuficiente para distribuir el gas natural en una zona tan amplia que abarca más de 13 millones de kilómetros cuadrados y una población de 60 millones de personas.

El profesor Ariel A. Casarin, de la Business Economic de la IAE School, durante la Conferencia Mundial del Gas de Buenos Aires, afirmó que el mercado del gas natural en el Cono Sur puede ser disfrutado de una forma mejor en una integración regional. “Esta región tiene dos elementos importantes: por un lado, amplias reservas y un potencial mercado doméstico necesarios para justificar mayores inversiones, desarrollar más reservas y construir una infraestructura de mayor capacidad a través de una red de gasoductos. Probablemente – continúa el profesor–, el principal límite para realizar esta integración del mercado del gas ha sido el alto nivel de aislamiento entre los diversos países. La falta de una política de desarrollo económico entre los países ha obstaculizado este proceso de integración”.

Fuente: Energy Press / Israel Salvatierra

3. GNEA: El gas del sur argentino llegará antes que el gas boliviano

El “Gasoducto Transmagallánico” que abastecerá con parte de su fluido al “Gasoducto del NEA” (GNEA) se terminará a fines de febrero, según el Gobierno Argentino. Esta una obra submarina de 37,7 km. bajo el Estrecho de Magallanes, entre el Cabo Espiritu Santo en Tierra del Fuego y el Cabo Vírgenes en Santa Cruz que permitirá inyectar 18 MMCD del energético al sistema argentino y al futuro GNEA.

Los trabajos de montaje y tendido del nuevo ducto comenzaron a ejecutarse el pasado mes de noviembre. Las soldaduras, montajes y todo lo referente a las cañerías se realiza dentro de un buque de grandes dimensiones.

Por su parte, el secretario de Obras Públicas de la Nación, José López, confirmó que éste año se iniciará la construcción GNEA. Abastecerá con gas natural a Corrientes, Misiones, Chaco y Santiago del Estero, con fluidos provenientes de Bolivia y del Sur del país. El GNEA, junto al electroducto NEA-NOA y la recuperación del ferrocarril son las obras de infraestructura más importantes que financiará el Gobierno de Kirchner para esa región argentina. El nuevo acuerdo entre Bolivia y Argentina se firmará este 22 de enero, cuando la presidente Cristina Fernández de Kirchner asista a la reasunción de su par Evo Morales.

El nuevo acuerdo está siendo negociado desde hace dos meses entre comisiones técnicas de YPFB y Energía Argentina S.A. (ENARSA). Estas negociaciones se llevan adelante sobre dos ejes: los nuevos volúmenes de gas y la construcción GNEA.

Fuente: www.HidrocarburosBolivia.com

4. Ahora el gas boliviano que consume la Argentina sale más caro

A poco de cerrarse un nuevo acuerdo entre la Argentina y Bolivia por la provisión de gas natural, el precio del hidrocarburo sufrió para el 1er trimestre del año un aumento del 13,47% respecto al trimestre anterior. Según informa el sitio especializado HidrocarburosBolivia.com, desde el 1/1 hasta el 31/3 el nuevo precio para el mercado argentino, según el contrato entre YPFB y Enarsa, es de US\$6,99 por millón de Unidades Térmicas Británicas (BTU).

Este precio-informa el sitio- es el resultado de la fórmula de ajuste acordada según la variación de la canasta de Fuel Oil's y Diesel Oil.

Según datos del Enargas, las importaciones de gas boliviano se han reducido hasta 1,1 millones de m³, promedio que se viene registrando desde el 5/1. Esto significa un aumento en comparación con los 1ros días del 2010 en el que se importaba un promedio que no llegaba a los 900.000 m³.

En los próximos días la Argentina y Bolivia estarán firmando una renegociación en el contrato de 2006. Por el momento, sólo han trascendido algunas versiones periodísticas en cuanto a su contenido. Tales versiones afirman que el nuevo contrato incluirá penalizaciones para la Argentina en caso de que se demore en los pagos de los volúmenes, mientras que Bolivia deberá realizar descuentos en los precios del hidrocarburo si es no cumple con los envíos pactados. Por otro lado, desde el Ministerio de Planificación Federal, que conduce Julio De Vido, se aseguró que la adenda no incluye modificaciones en los precios pautados.

Fuente: U24+ Iberoamérica - Argentina

5. Construirán corredor de GNV y anillo energético

La Empresa Tarijeña del Gas (EMTAGAS) tiene como prioridad construir un anillo energético de transporte de gas natural y el corredor azul en el presente año. A estos se suman la necesidad de exigir la ampliación del Gasoducto Villa Montes - Tarija (GVT) y la ejecución de líneas primarias para cubrir la demanda existente en poblados aledaños a la urbe. El gerente general de EMTAGAS, Erick Magnus, dijo que son los proyectos más importantes a ser encaminados en la gestión 2010 por esa empresa, con el objetivo de garantizar el abastecimiento interno frente al crecimiento de consumidores de gas natural.

Magnus explicó que el anillo energético fue diseñado para cambiar el ducto de 2 pulgadas tendida en la década del 80 por otro de 4 pulgadas que abarcará por una parte de la ciudad de Tarija, con el fin de transportar más energético y cubrir la demanda en barrios aledaños del centro urbano.

"Se trata de un proyecto interesante y debe salir máximo hasta febrero del 2010", aseveró el ejecutivo, al considerar que permitirá mayor presión de transporte de gas natural a zonas alejadas y así se podrá dar sostenibilidad en el suministro.

El proyecto fue diseñado por técnicos de la Secretaría de Hidrocarburos y Energía de la Prefectura, cuya inversión se estima en 5.5 millones de bolivianos.

Según datos proporcionados, el anillo energético se iniciará en la rotonda de Eustaquio "Moto" Méndez para después continuar por la ribera del río Guadalquivir, el Puente Bolívar, el barrio Villa Busch, la quebrada Sagredo, y subir hasta el barrio Luis de Fuentes, siguiendo por la Avenida Los Ceibos (barrio Senac) y luego descender por el barrio San Martín, prosiguiendo por el puente del mismo nombre y la Avenida Costanera para concluir el mismo en el puente Bolívar.

El tendido del ducto de 4 pulgadas tendrá una extensión aproximadamente de 7.000 metros de acuerdo al dato proporcionado por la Unidad de Industrialización. EMTAGAS también priorizará la ejecución del corredor azul que consiste en la instalación de 9 surtidores de gas natural a nivel departamental y servirán para el abastecimiento de los vehículos convertidos en GNV.

Magnus afirma que existe el estudio concluido y donde se establece que es económicamente viable porque cada estación de gas natural vehicular costará entre 450 y 500 mil dólares. "Estamos priorizando la instalación de surtidores en Palos Blancos, Caraparí, Padcaya, La Mamora, El Puente, San Lorenzo y otras tres poblaciones a ser identificadas para facilitar el abastecimiento de GNV a los vehículos transformados a esa fuente energética", puntualiza.

Fuente: -WWW.ELPAISONLINE.COM- Bolivia - GOBIERNO - RELACIONAMIENTO

6. 2010 comienza apoyando la industrialización del gas



Planta Santa Rosa Pipe Rack.

El Ministro de Economía y Finanzas Públicas, Luis Arce Catacora, inauguró esta nueva gestión ratificando que la Ley del Presupuesto General del Estado (PGE) 2010, tiene un notorio respaldo al sector hidrocarburífero y que a partir de 2010 comienza la nueva era económica en Bolivia, que implica la consolidación del Nuevo Modelo Económico, la ejecución del Programa de Gobierno 2010-2015 y la industrialización de los recursos naturales.

En efecto, en el acápite de Inversión Pública del PGE 2010, se establece que el sector hidrocarburos recibirá Bs. 2.688 millones, frente los Bs. 752 millones que recibió en 2009.

La Ley del PGE 2010 contempla un Presupuesto Agregado de Bs 141.579,9 millones y un Presupuesto Consolidado de Bs 105. 964.3 millones; USD 1.806 millones para la inversión pública; el incremento al Salario Mínimo Nacional del 5%; y la tasa de inflación de 4,5%

AUTORIZA INVERSIONES

El Art. 46 del PGE 2010 autoriza a YPFB a realizar inversiones en forma directa ó a través de sus subsidiarias en las actividades de la cadena de hidrocarburos. Especifica que la inversión de YPFB en sus empresas subsidiarias se efectuará mediante incremento de capital, compra de acciones, bonos y otros títulos valores para que las empresas financien proyectos conforme a su giro social. Para el efecto, YPFB deberá comunicar al Ministerio de Planificación del Desarrollo y Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, para su posterior informe al H. Congreso Nacional.

Adicionalmente, el Art. 48 de la misma normativa, crea el Instituto Boliviano de Hidrocarburos y Energía (IBHE), con el objeto de establecer mecanismos e instrumentos dirigidos a la formación, capacitación, investigación científica, técnica, transferencia de conocimiento y tecnología en el área hidrocarburífera y energética, autorizando a Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), Empresa Nacional de Electricidad (ENDE) y Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), destinar recursos para la instalación y funcionamiento del mismo.

PARA ENCARAR LA CRISIS ENERGÉTICA

Según la noticia publicada en el portal del Ministerio de Finanzas, Arce Catacora habría afirmado que "2010 será un año de reacción de la economía mundial y de la economía latinoamericana y Bolivia, felizmente para los bolivianos no solamente que continuará creciendo la economía, sino que continuará creciendo en niveles muy por encima de los países de América Latina".

En la misma nota agrega que: "A partir de 2010, entrará en vigencia la aplicación del nuevo plan económico que tiene una importante cantidad de inversiones para encarar las cuatro crisis del capitalismo: la crisis alimenticia, la crisis energética, la crisis financiera y la crisis climatológica".

Arce Catacora afirmó que "para ello, el PGE 2010 aprobado en forma automática, de acuerdo con lo que establece el artículo 158, parágrafo 11 de la Constitución Política del Estado, autoriza al Banco Central de Bolivia (BCB) la emisión de créditos de USD1.000 millones a favor de las empresas públicas estratégicas, para proyectos de inversión productiva, para garantizar la seguridad alimentaria y energética de los bolivianos".

YPFB IRRUMPE CON UREA Y GTL

En este marco, el presidente a.i., de YPFB, Carlos Villegas, después de señalar, mediante solicitada que la Cámara Boliviana de Hidrocarburos (CBH), no era un interlocutor válido para el Gobierno, anunció "los primeros pasos hacia la industrialización de los hidrocarburos", indicando que este año se iniciarán los estudios para instalar la planta de amoniaco y urea para producir fertilizantes, además del proyecto de GTL dirigido a obtener diésel sintético.

Explicó que la planta de amoniaco y urea será construída en la localidad de Carrasco, en el trópico de Cochabamba y que para ello se tiene previsto invertir 1.000 millones de dólares. En criterio de esta autoridad, la Planta de amoniaco y urea significará un consumo de dos millones de metros cúbicos día (MMmcd) de gas natural y producirá fertilizantes en una cantidad aproximada de 600 mil toneladas métricas anuales de amoniaco junto a 720 mil toneladas métricas anuales de urea, a partir de 2015, como refiere el plan de inversiones YPFB-Corporación 2010-2015 y reiteró que con la implementación de esta planta se espera generar 1.500 empleos directos y 3.000 indirectos.

PLANTA DE GTL

En relación a la Planta de GTL, el segundo proyecto dirigido a industrializar el gas en Bolivia, a partir de la transformación de gas en líquidos como el diésel sintético, informó que este se iniciará con "un estudio de ingeniería conceptual" y que estarán a la espera de obtener la información para ver la viabilidad técnica y financiera de la transformación de gas en diésel.

Según Luis Carlos Kinn, impulsor de este proyecto y gerente general de la empresa GTL International, la conversión de gas natural a combustibles líquidos, lograría cuatro objetivos principales: a) dar valor agregado a nuestra materia prima; b) disminuir o eliminar nuestra

dependencia de la importación de diesel; c) dejar de depender solamente de la exportación como mercado para nuestro gas; y d) iniciar un acelerado proceso de industrialización del país en base al gas natural.

Villegas señaló que la planta de GTL demandará una inversión de \$us 500 millones, procesará 4,5 millones de metros cúbicos día (MMmcd) de gas natural y producirá diésel desde 2015.

El Presidente de YPFB consideró que "estos son los dos proyectos importantes, significativos, en torno a los cuales se empezará el proceso de industrialización del gas natural" en el país. En este sentido, recordó que el desafío del Gobierno es hacer del país una potencia industrial de la región, que además incluye la instalación de las petrocasas y el desarrollo del proyecto siderúrgico del Mutún.

VILLEGAS Y LAS PETROLERAS

Según el periódico Cambio, Villegas aseguró que las empresas petroleras que operan en el país aceptaron las nuevas "reglas de juego" definidas por el Poder Ejecutivo para ejecutar sus programas de inversión y habría augurado para 2010, la continuidad de este nuevo relacionamiento, además de la puesta en marcha de las unidades de seguimiento y control para que los programas de trabajo y presupuesto presentado por las empresas petroleras tengan buenos resultados. Este medio señala que la inversión programada por las compañías privadas para 2010 alcanza a 763 millones de dólares.

La nota expresa que, a diferencia de otros años, el Presidente de YPFB se mostró optimista por las proyecciones acordadas con los representantes de las operadoras privadas, justamente después que la estatal petrolera aclarará, mediante solicitada pública, que la privada Cámara Boliviana de Hidrocarburos (CBH) no constituye fuente autorizada, ni está facultada a informar sobre la relación contractual entre el Estado y las empresas petroleras que operan en Bolivia.

En la mencionada solicitada de prensa YPFB sorprendió, en este inicio de año, al señalar que la estatal petrolera rechaza las versiones carentes de veracidad sobre las inversiones y el futuro del desarrollo de la industria petrolera nacional, propaladas por la CBH y descalifica conjeturas que habría realizado esta institución, respecto del desarrollo y evolución del sector de hidrocarburos.

La solicitada también recuerda que las empresas que sustentan contratos de operación en Bolivia, comprometieron invertir en la presente gestión 763 millones de dólares, en función de los Planes de Desarrollo recientemente aprobados por Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos.

"Las autoridades de la petrolera boliviana vienen trabajando intensamente para garantizar la seguridad y el desarrollo energético en Bolivia y, paralelamente, consolidar y diversificar los contratos de exportación de gas natural y otros energéticos a terceros países", precisaba el documento

Estas declaraciones, junto a la solicitada, surgieron en medio de insistentes rumores, normales a inicio de año, de un probable cambio en la presidencia de YPFB que podría ser ocupada por el actual ministro del ramo, Oscar Coca quién sería reemplazado por el ex presidente de la estatal petrolera, Manuel Morales.

Fuente: Energy Press / Redacción central y agencias

7. El Gobierno dice que este año nacionalizará los ferrocarriles

"Este año vamos a recuperar los ferrocarriles", dijo a medios estatales el Ministro de Obras Públicas, Walter Delgadillo, encargado del sector del transporte, que anunció la creación de la Empresa Boliviana de Ferrocarriles.

Según el funcionario, "en este momento hay un equipo de trabajo en el Viceministerio de Transporte que está proyectando, diseñando todo este traspaso" que será realizado, según dijo, "de manera muy ordenada, muy seria, responsable".

Además de las negociaciones con las empresas privadas para que se concrete al transferencia de los ferrocarriles al Estado, el Gobierno también está planificando las inversiones para conectar en el centro del país la ruta ferroviaria del occidente con la del oriente.

El grupo Luksic es socio de la empresa Ferroviaria Andina que opera en el occidente, en tanto que Genesee Wyoming participa en la Ferroviaria del Oriente, en el este del país.

"Lo cierto es que vamos a recuperar ferrocarriles, le vamos a meter recursos, para que sea una respuesta efectiva a la necesidad de transporte para la producción", apuntó el Ministro al señalar la necesidad de esa inversión para exportar el hielo y litio.

En la década pasada, Bolivia privatizó la Empresa Nacional de Ferrocarriles que, según el Gobierno actual, no ha dado los resultados esperados porque no se logró la conexión de las dos rutas ferroviarias y en el occidente se suspendió el servicio en varias poblaciones.

Bajo el mandato de Morales, Bolivia ya nacionalizó empresas en los sectores de hidrocarburos, telecomunicaciones y minería y actualmente negocia con las firmas que administran tres generadoras de energía eléctrica y las tres terminales aéreas más grandes del país.

Fuente: energy press

8. Analistas: Cambio de diesel por gas es posible sólo con medidas integrales

Proporcionar incentivos para que los actuales propietarios de vehículos acepten transformar sus motores diesel al sistema de Gas Natural Vehicular (GNV), expandir la red de este combustible a las provincias, controlar la importación de autos a diesel y reactivar pozos petrolíferos, son algunas de las medidas integrales que analistas como José Padilla, Asesor de Minería, Hidrocarburos y Energía de la prefectura de Santa Cruz, consideran imprescindibles para avanzar correctamente con el proyecto de cambio de diesel por gas.

"La transformación de un motor diesel es mucho más cara en relación al precio que demanda la transformación de uno a gasolina. Al mismo tiempo, debemos tener los talleres suficientes, con los incentivos del caso, para que los dueños de camiones con motores a diesel los puedan transformar", sostiene Padilla al identificar una de las medidas que podría impulsar la demanda de Gas Natural Vehicular.

En su criterio, la expansión de la red de GNV es otro aspecto de importancia porque es imperante la instalación de ductos para solucionar la necesidad de crear nuevos puntos de abastecimiento o surtidores, expandiendo la red a las provincias y a lo largo de las principales carreteras del país, esta extensión sería de utilidad también para las industrias y hogares.

CARÁCTER INTEGRAL

"El tema de la transformación de matriz energética no debe ser puntual, si no integral, en el sentido de que tengamos en todas las carreteras principales, en todas sus fases, surtidores de gas", sostuvo.

En ese marco, Padilla refiere una inversión de cinco millones de dólares para instalar surtidores de GNV a lo largo de la carretera bioceánica, colocando puntos de abastecimiento en Puerto Suárez, Pailón, San José, Roboré, Abapó, Camiri, Yacuiba y Boyuibe.

"Santa Cruz actualmente no tiene la capacidad de aumentar surtidores de GNV, no es por que no haya gas, si no por la carencia de redes primarias y secundarias que deben instalarse para tener la capacidad de abastecer nuevos surtidores", indica el asesor de la prefectura cruceña.

En el tema de las provincias de este departamento, indica que el transporte de la producción agropecuaria del norte integrado demanda cerca de un 20% del abastecimiento del diesel que se consume a nivel nacional. Por esta razón, junto con YPFB la prefectura cruceña ha realizado el diseño de un ducto de Santa Cruz a Pailón, señalando que "estamos en tratativas para ver si podemos colgar el ducto a través del puente o colgar el derecho de vía, hemos avanzado con instituciones como Asociación Nacional de Productores de Oleaginosas y Trigo (Anapo) y con el Municipio de Pailón".

FLUJO DE DIVISAS

Por otro lado, Carlos Sanchez, presidente del Colegio de Ingenieros Petroleros, mantiene similar posición al considerar que el flujo de divisas hacia el exterior para la importación de diesel desde países como Venezuela, podría ser reencausado hacia proyectos en el país, pero advierte que estos tampoco serán factibles mientras no se contemple una solución integral. Según él, para que Bolivia minimice su dependencia del diesel es necesario que el Gobierno priorice el control de la importación de automóviles y reactive algunos pozos petrolíferos en busca de una mayor producción de líquidos.

“El cambio de matriz energética no solamente radica en el cambio del uso de diesel por el gas, si no también debe ir acompañada por otras medidas colaterales que el mismo Gobierno debe realizar. Actualmente estamos prácticamente subvencionando el transporte urbano por eso es necesario, no digamos cortar, pero sí controlar esas importaciones, aprovechar y hacer una campaña para promover el gas comprimido vehicular, incentivar el cambio del diesel en algunas industrias y colocar las matrices primarias para llevar gas a los centros industriales, de esa forma se podría disminuir el consumo de diesel”, manifiesta Sánchez.

La recuperación de los campos productivos de petróleo como ser los campos de Guairuy, Bermejo y Penoco es otro punto latente, en su criterio. Acerca de los recursos para ejecutar estas tareas indicó que no se necesita mucho dinero para controlar el contrabando de autos a diesel, y que para la reactivación se necesitarían unos 300 a 400 mil dólares por pozo, según sus estimaciones.

COMPLETAMENTE FACTIBLE

Así mismo, fernando Vincenti, director de YPFB, se refirió al cambio de matriz energética para los motorizados y dijo que es completamente factible en el departamento cruceño, explicó que mediante experimentos realizados por más de un año en motores diesel, reacondicionados para funcionar con gas natural, los resultados fueron altamente favorables.

Respecto a los montos de inversión, indicó que es posible ahorrar un cuarto del costo de la importación si se contara con los kits suficientes para todos los vehículos a diesel que existen en Santa Cruz

“Si nosotros pudiésemos convertir los 7500 micros que tenemos en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra que es donde más existen en el país, por que en los valles y el altiplano estos vehículos son a gasolina y en muchos casos ya transformados a gas, si contáramos con los kits suficientes para todos los vehículos, ahorraríamos como la cuarta parte de los volúmenes de importación. El tiempo que se demore en hacerlo dependerá de la disponibilidad de kits que sean necesarios y de los talleres disponibles para hacerlo”, sostuvo.

Fuente: Analista Hidrocarburos Israel Salvatierra

9. Los riesgos del “gran salto industrial” boliviano



Mina San Cristóbal.

Una colega preguntó a Robert Moran, hidrogeólogo y experto en impactos de la minería en los recursos hídricos, que llegó al país el 2009 para estudiar el caso de la mina San Cristóbal, invitado por las organizaciones campesinas, municipio local y el CGIAB, qué era lo diferente que había

encontrado en la mina San Cristóbal en relación a otros casos de industria minera, conocidas por él ; Moran enfatizó la gran impresión que le dejó lo seco de la región, lo cual hacía más grave el impacto de la mina en el ecosistema de la región, por la cantidad de agua que se estaba extrayendo (más de 40.000 m³/día).

El estudio de Robert Moran (2009) ha confirmado sospechas expresadas previamente por las organizaciones sociales y académicos bolivianos respecto a esta explotación a cielo abierto (Quisbert, 2009; Molina, 2007; López, 2009). San Cristóbal actualmente extrae entre 42,000 a 50,000 m³/día, que continuarán por los próximos casi 20 años, y aún con tendencia a incrementarse; los acuíferos subterráneos están conectados con las fuentes superficiales y no son recargados por la escasa lluvia, por tanto durante muchas décadas luego de la explotación de la mina, no será posible otros usos, actuales y/o potenciales; más aún, de acuerdo al informe Moran, muchos manantiales y humedales locales y regionales, así como los flujos de aguas superficiales locales serán reducidos o se secarán producto del bombeo durante estos años, por parte de la empresa, reduciendo por tanto los ingresos de agua al salar de Uyuni. Asimismo, la calidad de la información ambiental producida por la empresa, tanto de la evaluación de impacto ambiental como la colectada posteriormente, ha sido cuestionada por el informe Moran; se ha evidenciado que la empresa no ha implementado un adecuado sistema de monitoreo, tanto de la declinación de los pozos explotados, como de los impactos producidos por el dique de colas, en realidad una laguna convertida para tal propósito sin ningún tipo de impermeabilización. Por otro lado, los químicos y sedimentos contaminados depositados en el fondo de la laguna de Wila Q'ara provocarán contaminación de largo plazo, dado que el fondo no es absolutamente impermeable.

San Cristóbal en el contexto del "proceso de cambio

En junio del año pasado, el presidente Evo Morales visitó la mina San Cristóbal, de la cual la empresa Japonesa Sumitomo es dueña del 65% de las acciones desde noviembre del 2008; allá, no solo reiteró que el Estado respeta a aquellas empresas bolivianas y extranjeras, que cumplan con las normas nacionales, dio a la firma nipona "todas las garantías correspondientes del Gobierno, del Estado, en temas de seguridad jurídica", sino que "se mostró sorprendido por el trabajo que realiza la empresa en la mina de plata" (Agencia EFE, 26 junio, 2009). De hecho, el actual gobierno ha legitimado la licencia ambiental para las operaciones de la mina, a pesar de las dudas planteadas previamente por la Federación Regional Única de los Trabajadores Campesinos del Altiplano Sud (FRUTCAS) (Quisbert, 2009) e investigadores (Molina, 2007; López, 2009).

Ese día Evo Morales estaba ratificando una tendencia histórica de la política pública boliviana en el sector recursos naturales: promover, legitimar, la inversión corporativa privada en las industrias extractivas del país, en este caso minera, con el argumento de la necesidad de contar con financiamiento fresco para modernizar el país. Semanas después, en una concentración en Santa Rosa del Sara (Santa Cruz), denunció al FOBOMADE, como una de las ONG's que usan algunos dirigentes sindicales para oponerse y no facilitan las licencias ambientales para que haya más pozos y más petróleo", a propósito de la oposición de las organizaciones indígenas, con el apoyo de activistas, ONG's y académicos, a actividades de exploración hidrocarburífera en zonas de territorios indígenas y áreas protegida en la región del Madidi, esta vez desde una alianza corporativo estatal (YPFB y Venezolanos) (ABI, 10 de julio 2009).

El programa de gobierno del MAS para la presente gestión gubernamental reproduce la historia larga del extractivismo y el cortoplacismo en la explotación de los recursos naturales; bajo el denominativo de el "Gran Salto Industrial", se busca "industrializar nuestros recursos naturales, (esto) significa crear una matriz económica que genera valor agregado, empleo y mayores recursos económicos para atender las demandas de los sectores menos favorecidos por los viejos modelos que convirtieron a nuestro país en uno de los más pobres del continente". (MAS-ISP, 2009: 74).

Más allá de las reminiscencias teleológicas de la estrategia gubernamental, ésta reproduce y profundiza una tendencia ya presente en este primer mandato que concluye, y que ha generado más de un conflicto con las mismas comunidades locales, poblaciones, territorios indígenas, a los que se esperaba el actual gobierno apoye y proteja; desde la decisión de la explotación hidrocarburífera intensiva, incluyendo en áreas protegidas y territorios indígenas, pasando por la estrategia de construcción de grandes obras hidroenergéticas, como Cachuela Esperanza o El Bala, orientada a la exportación de energía eléctrica, hasta la construcción de carreteras de

integración regional, dentro la estrategia del IIRSA, como la Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que parte por la mitad el parque nacional y territorio indígena Isiboro Secure.

El argumento para profundizar este nuevo golpe de tuerca a la explotación intensiva de los RRNN, es contar con recursos frescos para financiar la política de subsidios; el presidente Morales decía en la concentración del Sara, criticando la postura de la oposición a la explotación petrolera en áreas protegidas y territorios indígenas: "Están diciendo, en otras palabras, que el pueblo boliviano no tenga plata, que no haya IDH, que no haya regalías, pero también van diciendo que no haya (el bono) Juancito Pinto, ni la Renta Dignidad, ni el bono Juana Azurduy"

FRUTCAS y su lucha por justicia hídrica

La Federación Regional Única de los Trabajadores Campesinos del Altiplano Sud (FRUTCAS) viene luchando hace tiempo por proteger las fuentes de agua subterráneas en la región del sudoeste potosino. El 2001 promovieron la resistencia a la exportación de aguas a Chile, impulsada por el gobierno de entonces, que culminó con la ley 2704, que prohíbe expresamente la comercialización y exportación del recurso, "debiendo ser utilizadas exclusivamente en proyectos de desarrollo de la región". (Quisbert, 2009:16).

En relación a San Cristóbal, desde fines de los 90's, las organizaciones campesinas han estado realizando seguimiento a las actividades mineras, y desde hace seis años, la FRUTCAS ha mostrado las dudas, sospechas y evidencias acerca de los riesgos e impactos ambientales producidos por la magnitud y escala de la explotación a cielo abierto, particularmente sobre los recursos hídricos de la región (Quisbert, 2009), y ha demandado al gobierno y la empresa, mayores estudios y evaluaciones que permitan una información más precisa.

Hoy, la FRUTCAS, no solo apoya el "proceso de cambio" (uno de sus líderes históricos ha sido fundador del instrumento político -ISP-MAS), sino que ve en el gobierno y su presidente la representación de sus intereses y demandas; más aún confía en que sus gobernantes los protegerán frente al inmenso poder de la empresa San Cristóbal. Por ello fue una sorpresa desagradable la legitimación gubernamental de la mencionada concesión minera.

Los desafíos para el nuevo periodo gubernamental

La contundente victoria electoral de Evo Morales para la presidencia de la República (más del 60% de la votación) permitirá al MAS-ISP implementar su programa de gobierno sin verse obligado a negociar con la oposición. ¿Cuál será la orientación de la estrategia gubernamental en el campo de los recursos naturales y el medio ambiente, particularmente el sector minería? Profundizará las pulsiones extractivistas, cortoplacistas de la oferta electoral, o recuperará una matriz de desarrollo a escala humana (en el sentido de Manfred Max Neef) presente en el principio del "buen vivir"?

Ese es el dilema del presente período, definido como "de cambio": apostar por la explotación intensiva de RRNN y sus servicios como mecanismo de generación de ingresos, esta vez bajo dominio estatal, o fortalecer la capacidad estatal de fiscalizar, regular las actividades extractivas mineras, aplicando enfoques de deuda ecológica, justicia ambiental, principios precautorios, orientado a defender las comunidades campesinas, indígenas que históricamente han internalizado los costos ambientales producidos por la minería, sea estatal, privada o cooperativa, sobre ecosistemas acuáticos dentro sus territorios, planteándose un grave caso de justicia ambiental.

Como el informe Morán ha evidenciado nuevamente, la minería no es una actividad sustentable, y luego de conocer que en la región hay en proceso u operando, otras 60 concesiones en la región del sudoeste potosino (ministro de aguas, comunicación en reunión con FRUTCAS, agosto 2009), me pregunto: ¿es más importante, proteger las poblaciones y ecosistemas alrededor del salar en el sudoeste potosino, o la industria minera corporativa de producción en gran escala?

Cuando se tomó la decisión de dar la concesión a la empresa San Cristóbal, las poblaciones y comunidades campesinas locales no fueron consultadas previamente, a pesar de los riesgos e impactos emergentes, reproduciendo una práctica de racismo ambiental; hoy, se impone modificar tal política, aplicando el derecho a consulta de las NNUU, incorporado en la constitución política del estado. Desde el caso específico de San Cristóbal, se plantea la necesidad de organizar una inspección técnica oficial a la mina, con participación de las organizaciones sociales y

gobiernos municipales locales, para responder a los cuestionamientos emergentes de informe Morán.

Fuente: Carlos Crespo. Director del Programa de Doctorado en Energía y Desarrollo del CESU-UMSS, Cochabamba-Bolivia.



Teléfono (5912) 2799673

Fax: (5912) 211 7326

Calle 31 N° 8227, Edificio Lydia, Piso 2, Oficina 201

Calacoto

La Paz – Bolivia

Página web: www.institutoprisma.org

Edición a cargo de Karina Zelaya