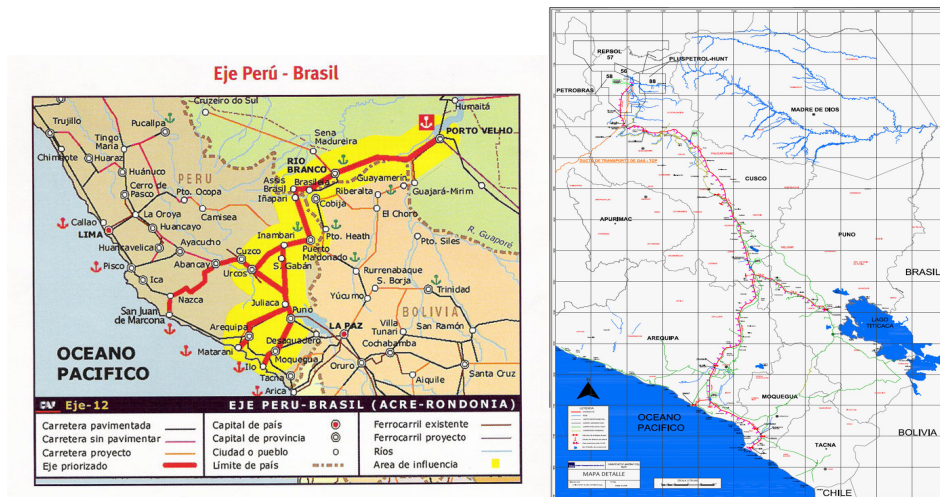


## LA CADENA AZUL DE GAS NATURAL PARA EL DESARROLLO SOCIO - ECONÓMICO DEL SUR



**El Gas de Camisea explotado hasta la fecha en Lima y Callao ha beneficiado en un 87 % intereses extranjeros, por las maniobras de buenos empresarios extranjeros y malos funcionarios estatales. El gasoducto de la TGP cruza las zonas más pobres del país, en la misma forma que las líneas de alta tensión del Mantaro, sin proporcionarles la energía que transforme su miseria en desarrollo, lo que se supone debería ser el principal objetivo de nuestros gobernantes.**

**Los técnicos y empresarios del sur hemos diseñado la forma de justificar económicamente la construcción del gasoducto, promoviendo su empleo en los grandes centros y procesos de consumo actual de energía, pero también permitiendo que el maná del cielo que constituye el gas natural también llegue a la mayor parte de la población, permitiendo aprovechar factores potenciales de desarrollo locales y favoreciendo mejores niveles de calidad de vida en toda la macroregión sur.**

## **EL GASODUCTO Y LA INTEROCEÁNICA**

La coincidencia de estos dos proyectos establece un potencial simbiótico fundamental. El flujo formidable de transporte y comunicaciones que establece la carretera interoceánica, impulsando desarrollo industrial, comercial y turístico, podría ser acelerado profundamente por la incorporación de un combustible limpio y económico como el Gas Natural Vehicular.

La ubicación de Estaciones de GNV en puntos estratégicos en la carretera interoceánica en la forma que garantice el abastecimiento de vehículos pesados y livianos, cada 50 y hasta 100 kilómetros, permitiría establecer importantes posibilidades de dinamización económica local y regional.

En sentido inverso, cada Estación de GNV, al permitir y justificar descargas del gasoducto en el trayecto, permitirá incorporar consumos inmediatos del gas transportado a altas presiones. Un trazado inteligente del gasoducto permitirá incorporar consumos inmediatos que otorguen rentabilidad al proyecto, aún antes de haber concluido toda su extensión.

La planificación adecuada de la incorporación del GNV como alternativa en el trayecto de la interoceánica podría permitir atender inmediatamente transporte pesado de Brasil y Bolivia que ya dispone de motores que utilizan GNV en su territorio, generando una actividad formidable de oferta de vehículos livianos y talleres de conversión para toda la macroregión sur.



**GNV y Gas Natural para el desarrollo del sur**

## **LA CADENA AZUL Y LA ECONOMÍA REGIONAL**

La instalación de válvulas de derivación para Estaciones de GNV establece la posibilidad de disponer de gas natural para otros sectores en todo el trazado del gasoducto andino del sur. También un trazado inteligente del gasoducto, instalando las Estaciones de GNV en puntos estratégicos, permitirá combinar esta posibilidad con verdaderos City Gates con instalaciones para expansión del gas hasta las temperaturas que permitan planificar adecuadamente la distribución en zonas con factores potenciales que justifiquen tales proyectos.

Desde el punto de vista de la rentabilidad del transporte y la distribución del gas natural, la instalación inicial de 20 Estaciones Azules, combinando GNV y City Gates, podrían representar un consumo inicial mínimo, comparado con plantas petroquímicas o termoeléctricas, pero representan un efecto multiplicador importante a mediano y largo plazo; así lo demuestra la historia mundial: donde se siembra gas natural la demanda no crece, sino que explota, generando dinamización de la economía, industrialización y calidad de vida que benefician a todos los sectores y niveles, pero principalmente al estado y la población en general.

En el plazo de 5 años podría haber en el sur 100.000 vehículos utilizando un promedio de 120 MPCD (millones de pies cúbicos diarios); estamos seguros de que alrededor de estas Estaciones Azules, constituyendo focos de desarrollo generalizado a partir de la disponibilidad de gas natural, se utilizará más en los sectores industrial, metalúrgico-minero y comercial-residencial, impulsando algunas de las regiones más deprimidas del país a la bonanza económica, convirtiendo la pobreza extrema en progreso y desarrollo económico.

### **DESARROLLO DEL PROYECTO**

El modelo ideal para el desarrollo de un proyecto como este tendría que considerar la participación protagónica del gobierno central, pero bajo las circunstancias actuales y existiendo la motivación económica necesaria, consideramos que resultará más efectivo el impulso que le puedan proporcionar los técnicos, empresarios, sectores académicos y autoridades regionales y locales de la Macro Región Sur. La Empresa KUNTUR asumió un compromiso con la Macro Región Sur, por el cual suscribió el compromiso formal para construir el gasoducto en plazos y condiciones que no está cumpliendo y que se le tiene que exigir y reclamar, haciendo valer las garantías asumidas.

Cada una de las regiones del sur, a través de representantes técnicos calificados, deben participar en el trazado del gasoducto, asegurando que el gas natural llegue y beneficie a todos y no solamente a los inversionistas.



**En la definición del trazado del Gasoducto Andino del Sur deben participar representantes técnicos de las regiones involucradas, para que no se repita el modelo de Camisea 1, que sin dejar ni una sola molécula de gas natural en el camino, ha beneficiado principalmente a los generadores eléctricos y exportadores.**

**La Cadena Azul constituye una herramienta para facilitar esta tarea que beneficiará a todos los sectores: transportador, distribuidores y usuarios.**

**Ing. Percy Castillo Neira**  
**Director del Instituto Latinoamericano de la Combustión**  
**Director Gerente de Combustión y Ecología S.A.C.**  
**“[www.combustionindustrial.com](http://www.combustionindustrial.com)”**