

Inminente importación de combustible tiene en vilo a las aerolíneas

La lata instó al Gobierno a revisar las condiciones de una compra que se avecina. Una contingencia en Ecopetrol incrementó los temores.

Omar G. Ahumada Rojas
Editor General de Portafolio

A LAS PREOCUPACIONES

que se vienen teniendo en los últimos meses para el abastecimiento de gas natural se unen ahora nuevos temores, esta vez por parte de la industria aeronáutica, ante un escenario de importación de combustible de aviación en las próximas semanas, que puede generar un impacto en el costo de tiquetes y en el turismo.

Portafolio conoció que los altos directivos de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (Iata por sus siglas en inglés) le enviaron hace unos días -20 de agosto- una carta al ministro de Minas y Energía, Andrés Camacho, en la que muestran su preocupación por este motivo, solicitando que se revisen los parámetros establecidos para realizar dicha operación, debido a los sobrecostos significativos que podría generar.

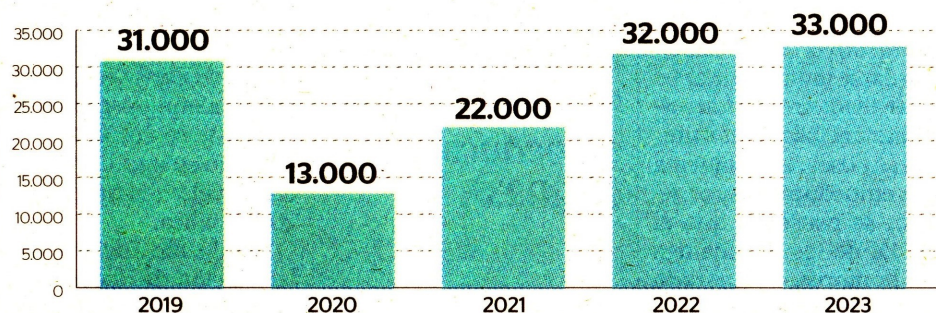
En concreto, según la comunicación, firmada por Peter Cerdá, vicepresidente Regional para las Américas de Iata, y José Ricardo Botelho, director ejecutivo y CEO de Alta, la asociación latinoamericana de aerolíneas, los comercializadores le plantearon a Ecopetrol que la demanda aumentará en octubre, de tal manera que el país no podrá suplir internamente las necesidades, por lo cual el refinador está planeando una importación de combustible.

Pero se trata de una situación que en los últimos días se ha vuelto más compleja, toda vez que Ecopetrol les informó a los actores de la cadena que, por el apagado general de la refinación de Cartagena, como consecuencia de una falla eléctri-

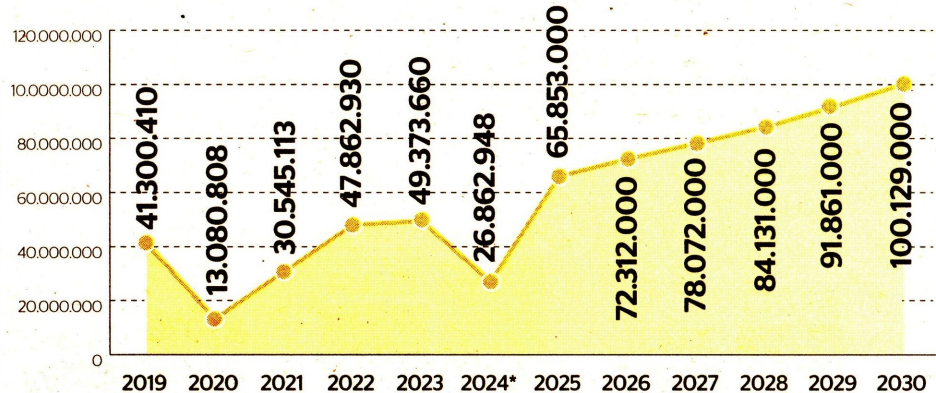
DEMANDA DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN Y MOVILIZACIÓN DE PASAJEROS

Consumo de Jet A1

Barriles por día como promedio



Transporte de pasajeros



* Al corte de junio

Fuente: Asociación Colombiana del Petróleo y Aeronáutica Civil

ca ocurrida el 16 de agosto, calificada como un evento "irresistible e imprevisible", el cumplimiento de entregas de combustibles de aviación para agosto, sumadas las entregas de ambas refinaciones, será del 92% sobre los 37.000 barriles día ofertados.

"La proyección de entregas desde la Refinería de Barrancabermeja es del 100% mientras que en la Refinería de Cartagena las entregas se proyectan en un 76%", dice la comunicación. Este último complejo atiende principalmente a los aeropuertos de la región Caribe, mientras que el de Barrancabermeja lo hace

con el mercado del interior.

En la comunicación, Ecopetrol confirmó que, como medida prioritaria para hacer frente a este evento, está realizando una operación de importación de 100.000 barriles de combustible de aviación Jet A1,

que llegará entre el 31 de agosto y el 2 de septiembre.

DUDAS DE FONDO

Sin embargo, antes de la contingencia de la Refinería de Cartagena, se pudo establecer que a la industria área le preocupan las condi-

ciones en las que se va a dar la importación desde octubre, toda vez que no hay claridad sobre el nivel de inventarios que manejan los comercializadores y el cruce que realicen contra las proyecciones y comportamiento real de la demanda.

Por ello, en la carta la lata le pide al ministro Camacho considerar, entre otros, que se analice detalladamente la oferta y demanda de combustible la cual se está tomando la decisión de importar producto, utilizando el Sistema de Información de Distribución de Combustibles Líquidos, construido para tal fin.

Igualmente, urgen definir un procedimiento de revisión y regulación en la nominación que realizan los comercializadores a Ecopetrol, para garantizar que esté acorde con las solicitudes de combustible de los clientes finales, así como reevaluar la política de importación de combustible de aviación, ya que la regulación actual no permite que la importación se haga de forma eficiente.

Y es que de acuerdo con cifras de la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP), actualmente en Colombia se consumen alrededor de 35.000 barriles por día frente a una capacidad de refinación de Ecopetrol de 37.500 o 38.000 barriles

de Jet A1. Según Andrés Bitar, vicepresidente de Estrategia y Asuntos Regulatorios de la ACP, a cada galón de combustible de aviación importado hay que sumarle al menos un sobrecosto de un dólar, por el valor del flete, lo cual necesariamente afectará los costos de los tiquetes.

SALIDA ESTRUCTURAL

Por ello, de acuerdo con el directivo, es preciso que luego de meses de trabajo con el sector, los Ministe-



Colombia consume cerca de 35.000 barriles por día frente a una capacidad de refinación de Ecopetrol de 37.500 o 38.000 barriles día".

rios de Minas y Energía y de Ambiente expidan el reglamento de calidad para la importación del combustible Jet A, una referencia de gasolina de avión con mayor disponibilidad y en lugares mas cercanos al país que el Jet A1.

"Se necesita que se expida de forma definitiva el reglamento de calidad, lo cual le permitiría al país tener otras opciones en el mercado de Jet A, y aquí hay una diferencia grande, y es que el Jet A es mucho más fácil de encontrar en el mercado internacional que el Jet A1, para permitir que en estos eventos en donde la refinación entra en alguna reparación se pueda entrar a importar", añadió.

Bitar explica que el combustible Jet A funciona igual para cualquier tipo de avión, salvo que Jet A1 se usa normalmente en bajas temperaturas y el Jet A para temperaturas más altas, pero en el país es perfectamente posible usar los dos tipos de combustible, como se hizo en 2022.

De hecho, en la época del covid-19 se expidió un reglamentación temporal para el propósito de importar Jet A, que tuvo una prórroga en julio del año pasado, pero la cual se terminó.

Desde 2023, los Ministerios de Minas y Energía y el de Ambiente vienen trabajando con los actores del sector y recientemente se publicó el análisis de impacto normativo, y queda únicamente la expedición del reglamento que, a juicio de Bitar, es el remedio para la enfermedad de tener a tope la capacidad de refinación de Ecopetrol para este combustible.

El borrador está publicado desde diciembre del año pasado y se continúa a la espera de su promulgación. ©

CONSUMO DEL ENERGÉTICO CRECE UN 3% ANUAL

Según Bitar, las medidas son vitales teniendo en cuenta que el consumo del combustible de aviación está aumentando a un ritmo del 3% anual y, además, hay

picos de demanda en épocas de vacaciones, cuando la gente viaja más. "La capacidad está a tope y cuando aumenta esa necesidad nos quedamos un

poco cortos. Uno esperaría que haya mayor demanda, por lo que resulta fundamental abrir la puerta nuevamente para tener la reglamentación", recalcó.