

Trabajos en la vía al Llano

Desde este lunes, 26 de agosto, iniciaron los trabajos de reparación y mantenimiento integral del Puente Metálico II a la altura de Naranjal, sobre la vía Bogotá-Villavicencio, lo que implicará restricciones que se prolongarán por los próximos 10 días.

Como lo informó Coviandina, la

concesionaria vial a cargo de la vía Bogotá-Villavicencio, habrá cierres en el k0+000 y en el k83+000, con restricciones para los vehículos que circulan por este corredor.

“La circulación en los puntos intermedios será coordinada por la autoridad de tránsito y dependerá de las condiciones de tráfico circulante, así como la movilidad local

única permitida durante los horarios de cierre entre Bogotá y la vereda Naranjal, y entre Villavicencio y la vereda Limoncitos”, informó Coviandina.

De acuerdo con la concesionaria vial, los residentes de las poblaciones de estas zonas deberán identificarse con las autoridades en los puntos de control para poder transitar.

Las obras de reparación se realizarán en el Puente Metálico II, a la altura de Naranjal.

Temadeldía

Análisis

Crisis de combustible para aviones: lecciones para el futuro

Aunque la situación de abastecimiento de gasolina Jet A1 pareciera comenzar a ser resuelta, este escenario abre cuestionamientos acerca de mejoras en una industria que crece, y que demanda cada vez más combustible.

REDACCIÓN NEGOCIOS

Cancelaciones y restricciones en ventas. Incertidumbre y descontento. Un lunes pasado por turbulencia para el sector aéreo en Colombia, que desde hace días venía viendo cómo la aguja del tanque de gasolina del país (entre metafórica y literalmente hablando) venía bajando.

Primero, lo básico: ha habido problemas en al menos media docena de aeropuertos colombianos para abastecer de gasolina la aviación comercial en el país, por cuenta de unos problemas que hubo en la Refinería de Cartagena (operada por Ecopetrol), uno de dos puntos que abastecen la demanda nacional del combustible conocido como Jet A1.

De acuerdo con Ecopetrol, fallas en una subestación eléctrica en esta refinería alteraron el esquema de producción del Jet A1 el 16 de agosto. Aunque los asuntos técnicos fueron solucionados unos días después, los verdaderos problemas llegaron en estos días, con una baja sensible en la disponibilidad de combustible para la industria aeronáutica que obligó a las aerolíneas a tomar medidas para ahorrar gasolina (entre cancelaciones de vuelos y restricciones en la venta de tiquetes para ciertos destinos).

Por fortuna, para la tarde de este lunes, Avianca y Latam (las dos principales aerolíneas en Colombia) aseguraron que sus proveedores de combustibles les habían dado luz verde para abastecerse a nivel nacional en todos los aeropuertos desde donde operan.

Sin embargo, es clave entender cómo se gestó esta crisis, cómo funciona el abastecimiento de gasolina en el país y, de paso, ver qué alternativas hay en el futuro para evitar repetir esta historia.

Una crisis en diferido y en tiempo real

La aviación comercial en Colombia se nutre del Jet A1 que produ-

cen las refinerías de Cartagena y Barrancabermeja. Tanto voces de aerolíneas como de analistas de la industria, califican este combustible como de muy alta calidad, vale la pena resaltar.

Uno de los puntos críticos acá es que las refinerías están operando a capacidad para lograr el clic satisfactorio entre oferta y demanda. Como lo puso un analista del sector: “Cada gota que se produce, se consume: no hay espacio para más”.

Diariamente, la aviación comercial consume un promedio que se ubica entre 35.000 y 37.000 barriles de Jet A1, según cifras de Ecopetrol y de algunas empresas. Ecopetrol satisface esta demanda, pero cuando la ecuación no cuadra, se abre la posibilidad de importar.

Pero en este esquema no sólo cuentan los números de las cantidades y del llenado del tanque, sino también los del reloj y del calendario.

Producir en la refinería es apenas el punto de partida para el Jet A1. Después viene un proceso de distribución, que incluye transporte en poliductos, almacenamiento, decantación y otros procesos sucesivos para asegurar la calidad del producto (que, como se dijo, es de primera). Para ponerlo en términos rápidos: entre Cartagena y el aeropuerto El Dorado, cada gota de gasolina para aviones es llevada en un viaje que puede durar unos 10 días.

Esto explica por qué los fantasmas de los problemas técnicos de hace 10 días comienzan a aterrorizarnos solo en esta semana.

Parte del proceso de distribu-

Algunas voces hablan de construir una reserva estratégica de combustible para el país, con miras a afianzar el abastecimiento.

ción incluye el acopio y el almacenamiento, una operación que se conoce como inventario de seguridad. En otras palabras, es el tanque de reserva de la gasolina de un carro, pero para todo el sector aeronáutico del país. En el caso de Bogotá, principal base de operaciones de la mayoría de las aerolíneas que vuelan en Colombia y el puerto aéreo número uno en el país, el tanque de reserva dura entre 5 y 7 días. “Esto es muy corto”, dice Claudia Velásquez, experta en temas aeronáuticos.

Y lo que ha venido pasando en estos días es que los inventarios de seguridad de Bogotá (y de otros aeropuertos) se han ido deteriorando rápidamente.

La situación de cada aerolínea depende, en buena parte, de los acuerdos comerciales que tenga con sus proveedores de combustible. Por cierto, en el país los principales tres distribuidores de Jet A1 son Terpel, Chevron y WSF.

Si bien este lunes fueron anunciadas algunas cancelaciones y restricciones en la operación de Avianca y Latam, el fenómeno no ha sido masivo (al menos hasta este lunes en la tarde). ¿Por qué?

Esto en parte tiene que ver con un asunto conocido como “tankering”, “que consiste en abastecer más combustible en el aeropuerto de origen, de manera que haya más combustible disponible del usual al llegar al aeropuerto de destino, y poder continuar con el siguiente vuelo”, según explicó la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que agremia a aerolíneas que representan el 80 % del tráfico a nivel global.

Pero el “tankering” no siempre puede realizarse, pues las aeronaves tienen una serie de restricciones de seguridad que suelen conocerse como peso/balance, que afectan no sólo a la cantidad de combustible que se le puede cargar a una aeronave, sino también al número de pasajeros o a la cantidad de carga



Diariamente, la aviación comercial consume un promedio que se ubica entre 35.000 y 37.000 barriles de Jet A1. / Jose Vargas

que cada avión puede tener para salir de un determinado destino (con ciertas condiciones climáticas, de pista, y altura sobre el nivel del mar, entre otras).

Además de esto, el “tankering” requiere que haya un punto de partida con suficiente combustible y, si se trata de Bogotá, por ejemplo, esta posibilidad comienza a agotarse con el tiempo.

Todo este es un escenario supremamente dinámico y que va cambiando casi que por minuto. En algunas aerolíneas se habían establecido comités y reuniones cada cuatro o cinco horas para monitorear la situación y su impacto en la operación.

En paralelo, la Aeronáutica Civil aseguró que “considerando que, a la fecha, está probado que existe suficiente suministro de combustible para la aviación, (...) se permite

informar a los operadores de servicios aerocomerciales que no serán aceptadas cancelaciones de vuelos atribuidas a esa circunstancia”. Para la noche del lunes, la entidad afirmaba que el abastecimiento no tenía “afectación alguna”.

Un dominó de consecuencias

Para el 1 de septiembre, Ecopetrol asegura que la situación se habrá normalizado del todo, pues se espera, para esa fecha, la llegada de 100.000 barriles de Jet A1, que se importarán. Aunque en un primer momento, las fallas en Cartagena ocasionaron un faltante de 8 % de la demanda nacional, la petrolera estatal tomó medidas para cerrar la brecha a 5 %.

Pero importar tiene dos problemas. El primero, que toma un tiempo entre hacer el pedido y contar con el combustible. Por fortuna,

Atentaron contra el oleoducto Caño Limón-Coveñas en Arauca

El lunes se conocieron videos de un atentado al oleoducto Caño Limón-Coveñas, la más importante infraestructura de extracción y distribución de petróleo de Colombia, que se presentó en la vereda La Pava, en Saravena (Arauca) y aunque se desconoce la autoría del ataque, a informaciones preliminares establecen que podría tratarse del Ejército de

Liberación Nacional (ELN).

En un comunicado de prensa, la empresa Cenit, filial del grupo Ecopetrol y encargada del transporte del petróleo, informó que activó el plan de emergencia y de contingencia de los oleoductos Calo Limón-Coveñas y Bicentenerio, dado que en los últimos cinco días se han perpetrado cinco atentados a la

infraestructura del Estado.

La situación es tan alarmante que ya se informó a los consejos de Gestión del Riesgo de Desastres de esos municipios. Asimismo, la empresa solicitó apoyo al Ejército Nacional para que asegure la zona y garantice la entrada de personal técnico para que realice las reparaciones.

Cenit no responsabiliza a un grupo en específico, sino a "terceros no identificados".



Hay reclamos para que se permita la importación de combustible Jet A, que es más barato. Esto requiere la aprobación de un reglamento que permita el uso de esa referencia en el país.

los 100.000 barriles gestionados por Ecopetrol vienen de Estados Unidos, lo que facilita la operación.

El segundo, que este combustible llega con un costo premium. En una importación anterior, en 2022, las aerolíneas pagaron un Jet A1 que estaba por encima del precio local en 30 centavos de dólar por galón. Ese es un costo que, con seguridad, se trasladará a los usuarios, lo que terminará por encarecer los tiquetes aéreos (al menos de forma temporal).

Además de este potencial impacto en el bolsillo de los viajeros, Velásquez también habla, en estos escenarios, de una pérdida de recaudo para el Gobierno por las ventas de combustible que se no se realicen en Colombia, cortesía de esta coyuntura; esto, en medio de un escenario fiscal retador para el país, con una caída de ingresos tributarios en el primer semestre que le costó a las arcas nacionales unos \$20 billones, según cifras del Ministerio de Hacienda.

A futuro

Para no volver a pasar por este camino, desde la industria se plantean dos cosas, en particular.

La primera es ampliar los inventarios de seguridad, como lo dice Velásquez: "Los cinco días de combustible es un tiempo muy corto.

Porque en esta coyuntura, por ejemplo, mientras se ordena una importación, se hace la negociación, el transporte y llega al país, pues es muy posible que supere ese tiempo. Es importante que dentro de los planes de contingencia se considere ampliar este periodo".

Otras voces hablan de construir una reserva estratégica de combustible para el país, que puede ser manejada por Ecopetrol, pero que busque afianzar no solo la operación de este servicio vital, sino también mantener soberanía en términos de la flota de aviones militares, que también se nutre en algunos casos con Jet A1.

Por otra parte, lo que también reclaman algunas voces, es que se permita la importación de combustible Jet A, que es más barato. Esto requiere la aprobación de un reglamento que permita la importación y el uso de esa referencia.

Llevar esa aguja del combustible aeronáutico hacia niveles más sostenibles es necesario, y hasta urgente, teniendo en cuenta que la demanda de las aerolíneas se incrementará en los próximos meses, como ya lo tiene presupuestado Ecopetrol, hasta los 41.000 barriles diarios, teniendo en cuenta factores estacionales como las vacaciones de octubre y la temporada decembrina.

CONVERSATORIO

¿Cómo fortalecer la protección y promoción de los **derechos humanos** de los periodistas en Colombia?

Martes,
27 de agosto de 2024
10:00 a. m.

CONÉCTESE HOY



EL ESPECTADOR

