

El lío del combustible

El desabastecimiento de combustible aéreo en el país desató una emergencia que merece menos polémica y más ejecución.

El domingo pasado estalló una situación en torno a la disponibilidad de combustibles de avión Jet A1 para el sector aeronáutico del país que llevó al menos a trece aeropuertos nacionales a tomar medidas. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (Iata) advirtió de la problemática en una carta al Ministerio de Transporte, de la suspensión del suministro en unas terminales y de “alertas de inventarios críticos” en otras.

La crisis se origina ante una falla eléctrica, sucedida el pasado 16 de agosto, que generó un apagón en la refinería de Cartagena y alteró la entrega de combustibles para la aviación. Toda la cadena de suministro empezó a afectarse, lo que produjo alarmas en comercializadores y luego dentro del sector aéreo, que no puede operar sin combustible.

Según las declaraciones de Ecopetrol, el incidente técnico ya fue superado y Reficar está operando con normalidad. No obstante, tras esta falla, Barrancabermeja entregará el ciento por ciento de lo programado en agosto, pero Cartagena entregará un 76 por ciento, lo que se traduce en un desabastecimiento de Jet A1.

Estas alarmas sobre la disponibilidad de combustible han impactado la operación de pasajeros. La Aeronáutica Civil (Aerocivil) autorizó la cancelación de vuelos debido a la situación, pero al día siguiente se echó para atrás. Varias aerolíneas cancelaron efectivamente vuelos ayer y en la noche anunciaron que estarían normalizando operaciones. Las medidas de contingencia de las empresas aéreas -que contemplaron cierres temporales de venta de tiquetes, ajustes en los itinerarios,

entre otras decisiones- dispararon la zozobra entre las decenas de miles de pasajeros con viajes en estos días.

A lo anterior deben añadirse sobrecostos que pueden crearse sobre los tiquetes aéreos, con sus consecuencias en el sector de turismo y hotelería. En otras palabras, la emergencia ha sido real y ha impactado tangiblemente a los distintos actores de la cadena. Por esa razón, algunas reacciones del alto gobierno no han sido sensibles con el actual momento. Tras negar que hay escasez y que el desabastecimiento se produjo por la falla en Reficar, el Ejecutivo ha apuntado a la existencia de una “actividad irregular”.

Mientras Ecopetrol y los ministerios de Minas y de Transporte informan sus medidas -que hubiera sido deseable conocerlas con mayor anticipación- y los comercializadores y las aerolíneas vienen tomando sus acciones de contingencia, cuestionar a algunos actores de la cadena y pedir acciones penales sobre Reficar, sin brindar pruebas, solo ha contribuido a elevar la tensión.

Otro aspecto importante que ha traído esta coyuntura atañe a lo que se debe hacer, de forma estructural y regulatoria, para evitar situaciones similares de desabastecimiento en el futuro. Recomendaciones como la claridad en los niveles de inventarios de estos combustibles -incluso definir reservas estratégicas de estos-, así como la revisión y flexibilización de su política de importación, deben analizarse sin demora. En resumen, convendrían en los próximos días más reportes de ejecución que den tranquilidad, y una ruta clara para los ajustes estructurales.



Hay que ver ahora lo que se debe hacer, de forma estructural y regulatoria, para evitar situaciones similares en el futuro.