

Adiós a 'vice' de Ecopetrol

Nicolás Azcuénaga, vicepresidente corporativo de Estrategia y Nuevos Negocios de Ecopetrol, trabajará en la empresa hasta el 15 de septiembre.

Usura se ubica en 28,85 %

La Superintendencia Financiera certificó que la tasa máxima que se puede cobrar en Colombia en septiembre será el 28,85 % efectiva anual.

Economía

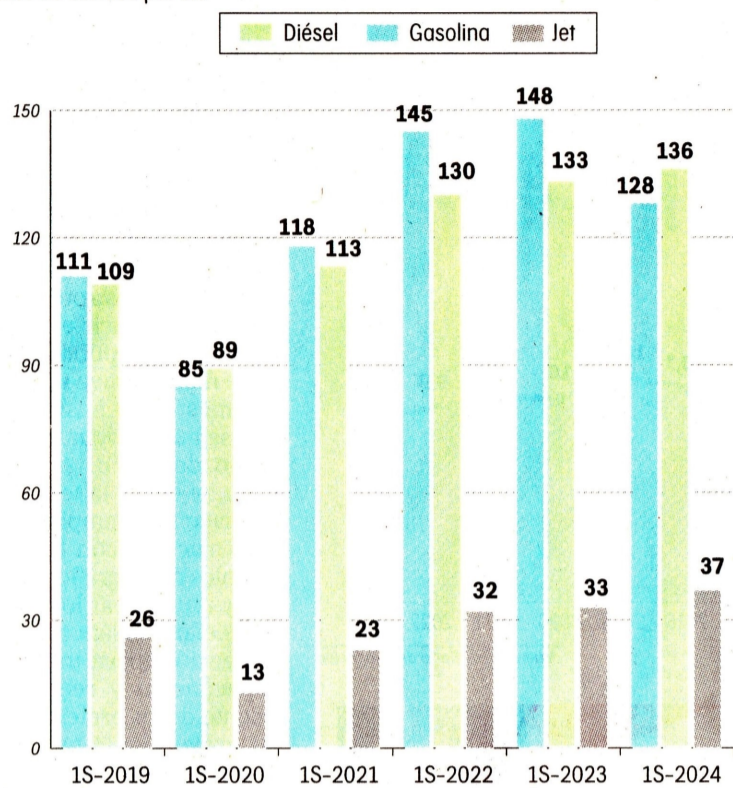
@Eltiempo

DOMINGO

EL TIEMPO • 1 DE SEPTIEMBRE DE 2024

DEMANDA NACIONAL DE COMBUSTIBLES

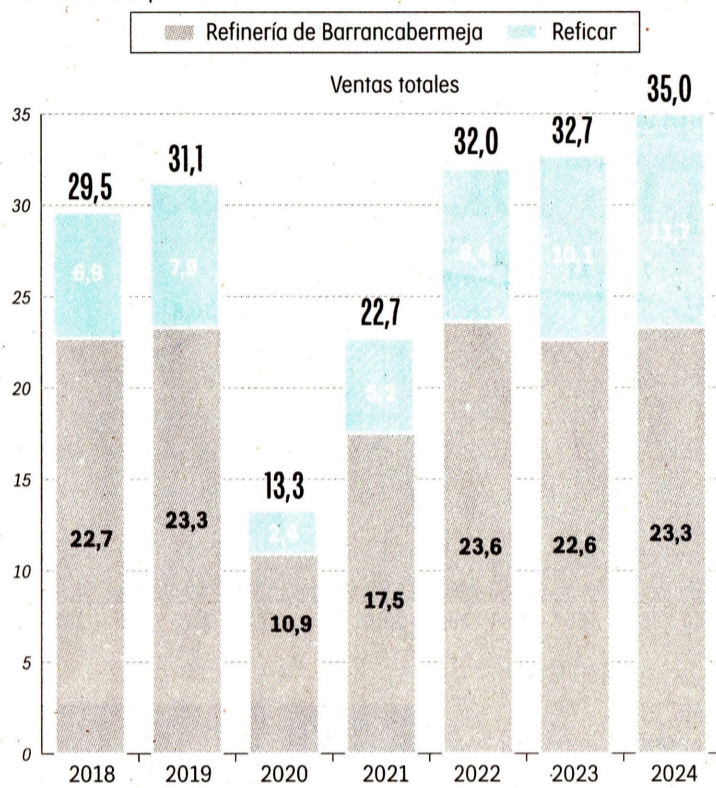
Miles de barriles por día



Fuente: Demanda Nacional de Combustibles de Sicom

VENTAS NACIONALES DE JET DE ECOPETROL

Miles de barriles por día



Fuente: Ecopetrol

Urgen medidas estructurales para evitar nuevas alertas por déficit de combustible de aviación en Colombia

Las alertas que surgieron esta semana por una posible crisis de desabastecimiento de combustible para aviones generaron preocupación por la continuidad de los vuelos, y el hecho afectó a varios aeropuertos del país.

El suministro de combustible de Jet A-1 se vio afectado porque el pasado 16 de agosto se registró una falla eléctrica en la refinería de Cartagena (Reficar) que provocó un apagón general en las 35 unidades operativas.

De acuerdo con el presidente de Ecopetrol, Ricardo Roa, históricamente se han demandado 35.000 barriles día de combustible para aviones a fin de atender la operación de las aerolíneas en el país.

Sin embargo, en los últimos dos meses se ha registrado un incremento de la demanda del 6 por ciento, pasando a 37.000 barriles día, de los cuales, 13.000 barriles día salen de Reficar y 24.000 barriles día de la Refinería de Barrancabermeja. Para los próximos meses se espera que la demanda aumente a 41.000 barriles día.

Para cubrir los inventarios agotados por la contingencia en Reficar y con el fin de suplir este mayor consumo que se está vislumbrando, Ecopetrol tomó la decisión de importar 100.000 barriles adicionales.

Las fallas en Reficar se sumaron a la situación de déficit del combustible de meses atrás. De acuerdo con Terpel, en junio, julio y agosto ha recibido un 26,3 por ciento menos de la cantidad de combustible que había solicitado a Ecopetrol para cubrir el 100 por ciento de las necesidades de sus clientes.

De manera puntual, en esos tres meses Terpel solicitó 2.286.807 barriles, de los

cuales Ecopetrol asignó 1'792.779 y entregó 1'85.389. De esta cantidad, Terpel dijo haber distribuido la totalidad y, además, se vio obligada a hacer uso de inventarios de seguridad para solventar la demanda.

Ante la incertidumbre en el suministro por las fallas en Reficar, Terpel tomó la decisión de limitar el cumplimiento de la entrega de este combustible al 85 por ciento de lo solicitado para el mes de agosto en todos los aeropuertos del país, y sugirió la racionalización de los consumos.

La alerta por la falta de combustible terminó afectando las operaciones de aerolíneas como Avianca y Latam, además de los aeropuertos de Bogotá, Medellín, Cartagena y Barranquilla, que contaban con inventarios críticos de combustible.

Aunque las medidas operativas y técnicas anunciadas por Ecopetrol y el Gobierno Nacional llevaron a que la distribución de combustible empezara a normalizarse, el déficit de combustible para aviación dejó en evidencia un problema que requiere medidas estructurales para evitar situaciones similares en el futuro.

De acuerdo con el presi-

dente de la Fundación Xua Energy, Julio César Vera, es urgente que el país cuente con almacenamientos e inventarios estratégicos de combustibles (gasolina, diésel y Jet A-1), que ayuden a garantizar el abastecimiento interno ante cualquier coyuntura como la presentada esta semana.

"Hace años estamos hablando de ello, pero aún no se avanza en regular estos temas por parte del Gobierno Nacional, lo cual requiere un trabajo decidido de impulsarlos con el concurso del Ministerio de Minas y Energía, la Upme y la Creg", dice.

Liliana Tovar, vicepresidente de Aviación y Marinos de la Organización Terpel, también coincide en la necesidad de contar con almacenamientos estratégicos, puntualmente para Bogotá, que concentra el 65 por ciento del combustible que se demanda en el país.

"Se ha planteado un almacenamiento adicional, dada la concentración tan grande que se tiene en el aeropuerto El Dorado. Recientemente ha habido algunas iniciativas para fortalecer el almacenamiento lo más cercano posible a este aeropuerto y que desaparezca el abasteci-

JULIO CÉSAR VERA
Presidente de la Fundación
Xua Energy



"El sector ha hecho una buena tarea de coordinación hasta ahora, pero el contar con un gestor independiente permitirá una labor más eficiente".

miento vía 'jetducto' y por carrotaques", afirma.

Para avanzar en la materia, actualmente el Ministerio de Minas y Energía está trabajando en un decreto que fija los lineamientos para la implementación de los almacenamientos estratégicos de combustibles con el fin de garantizar el abastecimiento en el país.

Sin embargo, Julio César Vera asegura que este decreto debe ser expedido cuanto antes para que la Upme y

la Creg hagan sus tareas de regulación de tarifas y expidan los procesos de licitación para contar con dichos almacenamientos a lo largo y ancho de territorio nacional en los próximos cinco años.

Además, la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP) recomienda facilitar que las importaciones de combustible de aviación sean realizadas por terceros, para el adecuado reconocimiento de los costos asociados.

"La legislación de Colombia hoy no permite que se trasladen los costos de una importación, solo al refinería, que es Ecopetrol. Lo que estamos planteando es que se amplíe la legislación de tal manera que la importación de combustible permita que otros actores, como compañías distribuidoras, participen en esa actividad", señala Liliana Tovar.

Mientras que el presidente de la Fundación Xua Energy considera fundamental que las reglas de juego en materia de precio del Jet A-1 estén asociados a la paridad importación, de tal forma que terceros puedan importar producto y se garantice el abastecimiento interno,

el cual dependerá hacia el futuro del producto importado.

También menciona que es fundamental contar con un gestor de mercado en el sector de combustibles, como sucede en el sector eléctrico con XM o en el de gas natural con la Bolsa Mercantil de Colombia.

Este gestor de mercado ayudaría a coordinar las operaciones e información dentro del sector, además de prever y manejar situaciones como la sucedida esta semana por la escasez de combustible para los aviones.

"El sector ha hecho una buena tarea de coordinación hasta ahora, pero el contar con un gestor independiente permitirá una labor más eficiente sobre el particular y sobre todo en situaciones como la de esta semana", afirma Julio César Vera.

Sumado a lo anterior, la ACP señala que es necesario habilitar que los aviones en Colombia puedan usar el Jet A, ya que actualmente solo está permitido que utilicen Jet A-1.

"La diferencia entre esos dos tipos de combustible tiene que ver con el grado de congelación. Para la ubicación geográfica que tiene Colombia, el Jet A funciona muy bien. Desde el punto de vista técnico, ha sido aprobado por todas las aerolíneas", explica la ejecutiva de la Organización Terpel.

Entre tanto, Vera considera que el uso del Jet A facilitará el suministro de producto importado ante la necesidad de traer del exterior este combustible para garantizar el abastecimiento interno y lograr unos precios más eficientes para el mercado.

Otra propuesta que pone sobre la mesa este experto es promover nuevas fuentes de oferta de combustibles de aviación en el país, de la mano del proceso de descarbonización y transición energética que se viene desarrollando, donde es fundamental el impulso decidido al SAF (biocombustibles sostenibles de aviación).

"Se debe impulsar la pronta expedición de la hoja de ruta al respecto y el apoyo a proyectos privados en desarrollo como el de la compañía BioD. En dicho sentido, se requiere una serie de incentivos y claridades regulatorias sobre el particular, que el Gobierno debe expedir e impulsar", agrega.

Adicionalmente, para finales de este año la Upme tiene previsto publicar para comentarios un borrador del nuevo Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos, a través del cual se determina la infraestructura necesaria para asegurar el abastecimiento de gasolina, jet fuel, diésel y GLP en Colombia.