



**Francisco Miranda
Hamburger**
framir@portafolio.co
Twitter: @pachomiranda

CARTA DEL DIRECTOR

Reacción en cadena

Al momento de escribir estas líneas, distintas aerolíneas habían publicado comunicados en los que anunciaban la normalización tanto de sus operaciones como de sus suministros de combustible de avión. Estas noticias son bienvenidas en medio de la situación crítica experimentada por el sector aeronáutico colombiano en los días recientes, que llevó a serias alertas por parte de varios actores de la cadena.

Tras una falla eléctrica que afectó a la Refinería de Cartagena, el pasado 16 de agosto, y que impactó sus entregas de combustible, se desató una alarma en torno al suministro de Jet A1. Sendas misivas fueron enviadas a las autoridades advirtiendo de la problemática y de sus consecuencias sobre las operaciones aéreas en el país. De acuerdo a la Asociación Internacional de Trans-

porte Aéreo (Iata) trece aeropuertos en el país estaban adoptando medidas urgentes para enfrentar la escasez. El pasado viernes, el artículo de primera página de este diario titulaba sobre la preocupación de las aerolíneas sobre los niveles adecuados de suministro, y sobre los costos adicionales que podrían traer las importaciones sobre los tiquetes.

Los distintos actores de la cadena empezaron a tomar acciones de contingencia con afectaciones, por ejemplo, sobre la disponibilidad de pasajes aéreos para ciertos destinos y que llevaron a algunas terminales a niveles de “inventarios críticos”. Estas reacciones entendibles ante lo que significa no contar con el suficiente combustible para operar desembocaron en una zozobra generalizada de la movilidad aérea en Colombia, con una aguda incertidumbre para las dece-



El desabastecimiento de combustibles para el sector aéreo debe resolverse técnica y no políticamente y con la mirada puesta en soluciones estructurales”.

nas de miles de pasajeros diarios.

Las respuestas del Gobierno ante la situación estuvieron encabezadas por una serie de trinos del presi-

dente de la República, Gustavo Petro, que no brindaron a los ciudadanos y los actores del sector mayor tranquilidad sobre los caminos a seguir. El mandatario negó la escasez del combustible ni su relación con la falla de Reficar; además, responsabilizó, sin mayores pruebas, a una “actividad irregular”, cuestionó la comercialización y pidió al presidente de Ecopetrol, Ricardo Roa, acciones penales sobre el incidente en Reficar.

Por otro lado, Ecopetrol reportaba ayer que Reficar ya había retomado su operación en normalidad, que cumplirían con el suministro del combustible aéreo y que se importarían cien mil barriles que llegarían hasta el primero de septiembre. Tanto a la petrolera estatal como al ministerio de Minas y Energía les correspondió tomar las medidas operativas y de política pública

para impedir que Colombia siquiera se acerca a un momento de desabastecimiento de un energético tan crucial, como el que se experimenta en estos días.

Sin desconocer el respiro que dan estos anuncios, cabe preguntarse literalmente, tanto en la coyuntura como a nivel estructural, qué falló en Ecopetrol, en Reficar y en el Minminas. Y esa evaluación, que supera los “responsables” a los que señalan los trinos presidenciales, debe realizarse técnica y transparentemente para evitar que una emergencia de esta naturaleza se repita. Lo que sigue, más allá del cierre coyuntural de la crisis en los próximos días, es una revisión, técnica y no política, de las soluciones y cambios estructurales para mitigar situaciones de desabastecimiento. Hay que analizar las políticas de importaciones, las alternativas al A1 y los reglamentos definitivos de calidad para su importación, apertura en los niveles de inventarios y reservas y asignaciones más eficientes de los mismos para los actores de la cadena.