23 de noviembre de 2021

Doctora

**ANGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**

Ministra de Transporte

Bogotá D.C.

**Asunto:** Acuerdos entre el Gobierno y la industria de aérea para la competitividad del país

Respetada Ministra,

En nombre de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) agradecemos a su despacho y al Gobierno por las medidas adoptadas en pro de la recuperación de la industria aérea, tal como lo fueron la reducción del IVA al 5% en los tiquetes aéreos y combustible de aviación, así como la aplicación del *Air Traffic Management Flow* (ATFM) en el aeropuerto El Dorado que logró reducir la aplicación de los programas de demora en tierra (GDP).

En el pasado ALTA Airline Leaders Forum, el Señor Presidente de la República, Dr. Iván Duque Márquez, delegó en su honorable despacho el liderazgo de las siguientes iniciativas dirigidas a consolidar a la aviación, elevando su competitividad y eficiencia, con el fin de ofrecerle al consumidor un mejor servicio. Nos permitimos resumir a continuación lo acordado para trabajar conjuntamente:

1. **Aeropuerto Internacional El Dorado:**

Agradecemos las medidas adoptadas por la Aerocivil para reducir el distanciamiento social de las dependencias de tránsito aéreo, las medidas de afluencia de tránsito, la puesta en funcionamiento de la Categoría III de la pista sur, así como la declaración de capacidad a 65 operaciones/hora (equivalente al 87% de los niveles operacionales previos a la pandemia). Todo lo anterior mejora significativamente el cumplimiento de los itinerarios de vuelo, reduciendo las afectaciones por demoras a los usuarios del transporte aéreo.

Colombia, y particularmente el aeropuerto El Dorado, ha demostrado desde el reinicio de las operaciones excelentes niveles de reactivación, inclusive comparado con aeropuertos similares de la región. Sin embargo, se hace necesario el incremento de la capacidad declarada con el fin de permitir un mayor número de operaciones por hora, elevando así el número de pasajeros y carga transportada obedeciendo a las inversiones realizadas por el Estado

Desde el sector se le ha ofrecido al Gobierno Nacional el desarrollo de un estudio de capacidad que permita identificar oportunidades que mejoren la eficiencia operacional y permita alcanzar las metas propuestas por la Aerocivil en su Plan 2030, para lo cual se hace necesario trabajar de manera conjunta entre operadores y Aerocivil en la definición del alcance y ejecución de este.

Adicionalmente, la industria estima como apremiante la necesidad de modificar la licencia ambiental de acuerdo a lo presentado por la Aerocivil a la ANLA, lo que permitiría aumentar la capacidad operacional en las franjas horarias de las 05:00 a 06:00 y de 22:00 a 00:00 hora local para aeronaves que cumplen con los estándares internacionales definidos bajo el Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) , reconociendo así el enorme esfuerzo realizado por las aerolíneas en la modernización de su flota.

1. **Combustible:**

**2.1 Permitir la producción, comercialización y distribución de Jet-A:**

El combustible es el principal costo en la industria de aviación, representando aproximadamente el 30% de la estructura de costos de las aerolíneas. De acuerdo con el esquema de producción colombiano, Ecopetrol es el único productor y encargado de suplir la demanda nacional con Jet A-1. En caso de no ser suficiente la oferta nacional, se podrán realizar importaciones de Jet A-1 para cubrir la demanda. Cabe notar que previo a la pandemia, el mercado colombiano presentaba un déficit en combustible de aviación y carece de una política consistente de importación, lo cual obliga a adquirir el combustible a precio spot, incrementando aun más su costo.

A razón de lo anterior, se evidenció que las importaciones de combustible que realiza Colombia provienen principalmente del Golfo de México, el cual produce mayormente Jet A para abastecer el mercado estadounidense. Al existir mayor oferta de dicho combustible, los precios de mercado son más favorables para su importación. Sin embargo, el marco regulatorio actual no contempla la posibilidad de producir Jet A. Desde el 2018 hemos solicitado al Ministerio de Minas y Energía realizar el cambio en el grado del combustible de Jet A-1 a Jet A en Colombia, con el fin de obtener precios más bajos, beneficiando a los consumidores de este producto. Es de aclarar que la tendencia en la región es el uso de Jet A, tanto así que varios países como Estados Unidos, México, Panamá, Brasil, Bahamas, y Canadá (durante el verano) permiten la comercialización y uso del mismo.

Por lo anterior, le solicitamos su apoyo para permitir lo antes posible la producción, comercialización y distribución de Jet A en el país, de tal manera que este cambio contribuya a la industria en el proceso de recuperación, generando mayor competitividad del sector, trayendo consigo los beneficios económicos asociados al trasporte aéreo.

**2.2 Garantizar un marco regulatorio e incentivos para el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles (SAF).**

La industria aérea ha anunciado recientemente su compromiso de alcanzar cero emisiones de carbono para el 2050, alineado con la estrategia de Colombia hacia los acuerdos adoptados bajo el marco regulatorio del Acuerdo de París. Dentro del plan, el sector le apuesta al uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) como clave para la descarbonización de las operaciones aéreas. ALTA e IATA han hecho un llamado a los gobiernos a impulsar programas que permitan acelerar la transición energética del sector a través del desarrollo de un marco normativo que permita la investigación, inversión, producción y comercialización de SAF a partir de materias primas disponibles en la región. Específicamente, solicitamos al Ministerio lo siguiente:

1. Actualizar el marco regulatorio donde se identifiquen los SAF como combustible de aviación bajo las normas de ATSM 7566 y cumpliendo con los criterios de sostenibilidad definidos por la OACI bajo el marco del Plan de Compensación y Reducción de las Emisiones de Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés).
2. Financiar programas de investigación y desarrollo y estudios de viabilidad en el país para identificar las materias primas que podrían utilizarse para desarrollar una industria local de SAF.
3. Aplicar políticas para reducir el riesgo de las inversiones en plantas de producción de SAF, incluida la seguridad normativa.
4. Atraer capital para ampliar el suministro de SAF mediante programas de garantía de préstamos o créditos fiscales basados en el rendimiento. De igual manera, garantizar el desarrollo de la infraestructura esencial y de forma competitiva evitando el monopolio.

Solicitamos cordialmente que bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte se alineen las entidades del Estado involucradas en este proceso, en especial el Ministerio de Ambiente para llevar adelante dicha iniciativa.

**2.3. Mecanismos de compensación:**

En nuestra reunión con el Señor Presidente de la República, se sugirió la creación de un sistema de compensación. Actualmente el impuesto al carbono permite que, en sustitución del tributo, se realice la compra de bonos en proyectos nacionales. Creemos adecuado permitir la compensación con bonos del mercado internacional, fomentando una sana competencia en el mercado de los bonos.

Cuando se creó el impuesto al carbono, fue posible compensar con bonos del mercado internacional durante el primer año. Esta opción fue posteriormente cerrada, en un momento en que Colombia no tenía desarrollada una base de proyectos ambientales suficiente, con lo cual, los escasos bonos que se conseguían subían de precio, haciendo indiferente entre comprar los bonos versus pagar el impuesto, y la consecuencia ha sido que la medida ambiental terminó siendo fiscal, sin producir los efectos de protección al medio ambiente, que es su objetivo primordial.

**3. Zona restringida del espacio aéreo de la Base Aérea German Olano de la Fuerza Aérea Colombiana en Palanquero:**

La Base Aérea de Palanquero restringe un enorme espacio aéreo de más de 10.100 kilómetros cuadrados (aproximadamente el tamaño de Jamaica) y está ubicado al noroccidente del Aeropuerto Internacional El Dorado, afectando la mayoría de las rutas aéreas al norte de la FIR Bogotá. La restricción de acceso a esta zona representa un tiempo adicional por vuelo de 1 a 7 minutos dependiendo de la ruta, dando lugar a mayor consumo de combustible y emisiones de CO2 con implicaciones de costos significativos a las líneas aéreas e impacto ambiental.

En la actualidad, gracias a coordinaciones realizadas entre el centro de control militar de la Fuerza Aérea y de la Aeronáutica Civil, el ingreso de aeronaves de aviación regular es permitido en la zona restringida principalmente por condiciones meteorológicas adversas en las rutas de vuelo de llegada a Bogotá, demostrando eficiencia en los sistemas de comunicación y vigilancia sin afectar el desarrollo de operaciones típicas de la aviación militar.

Con base en lo anterior, nos permitimos sugerir un trabajo conjunto con la Presidencia, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa, la Aerocivil, la Fuerza Aérea Colombiana y las aerolíneas para que se permita el sobrevuelo por algunos cuadrantes del área restringida, bajo una aproximación estandarizada, únicamente para la aviación comercial regular. En caso de ser necesario cierres por operaciones militares/entrenamiento etc., estas deberán realizarse mediante publicación de NOTAM o coordinación entre centro de control de tráfico aéreo militar y civil. Vale la pena mencionar que, desde hace más de una década, la industria ha solicitado la flexibilización de esta área restringida y nos permitimos aplaudir la invitación del Señor Presidente de la República en buscar acuerdos comunes, entre ellos esta área restringida.

Con respeto y consideración.

****

Cordialmente,

**José Ricardo Botelho Peter Cerdá**

Director Ejecutivo & CEO VP Américas

ALTA IATA

Con copia a:

Doctora Maria Ximena Lombana, Ministra, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Doctor Jair Orlando Fajardo, Director Aerocivil

Doctora Flavia Santoro Trujillo, Presidente, Procolombia

Doctor Juan Emilio Posada, Asesor Presidencia de la República

### Doctor Ricardo Galindo Bueno, Viceministro de Turismo, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

### Doctora Olga Lucia Ramirez, Viceministra, Ministerio de Transporte

### Doctor, Gilberto Salcedo, Vicepresidente, Procolombia

Aerolíneas miembro ALTA y IATA

Lo sentaron en silla. Le iniciaron terapias fonoaudiología. La oxigenación no se disminuyó. No ha hecho fiebre. Azúcar ok pero seguimiento a la glucosa. Logro digerir dieta. Mañana el pultimo en aislamiento. En un par de días puede puede pasar a hospitalización. Hoy está en nivel intermedio. Esta con oxigeno bajo flujo. Recuepración sostenida. Hoy y mañana en cuidado intermedio. En la considición de intermedio.