

RESUMEN MESA V – REGULACIONES

Entidades Participantes:

1. Fuerza aérea colombiana
2. Ecopetrol
3. Aeronáutica Civil
4. Ministerio de Minas y energía
5. Ministerio de Industria y Comercio
6. Ministerio de Agricultura
7. Ministerio de Ambiente
8. Ministerio de Hacienda
9. Departamento Nacional de Planeación
10. OPAIN
11. ALTA
12. Unidad de Planeación Minero Energética
13. ProColombia
14. ICONTEC
15. FEDEPALMA
16. ASOCAÑA
17. Universidad - ECCI
18. Airbuss
19. IATA
20. Bio D
21. Fedebiocombustibles
22. LATAM
23. Avianca

A la reunión asisten 61 personas en modalidad mixta (presencial – virtual). De manera presencial se reúnen en el salón Guillermo Perry del Ministerio de Minas y Energía, de manera virtual a través de la plataforma TEAMS de Microsoft.

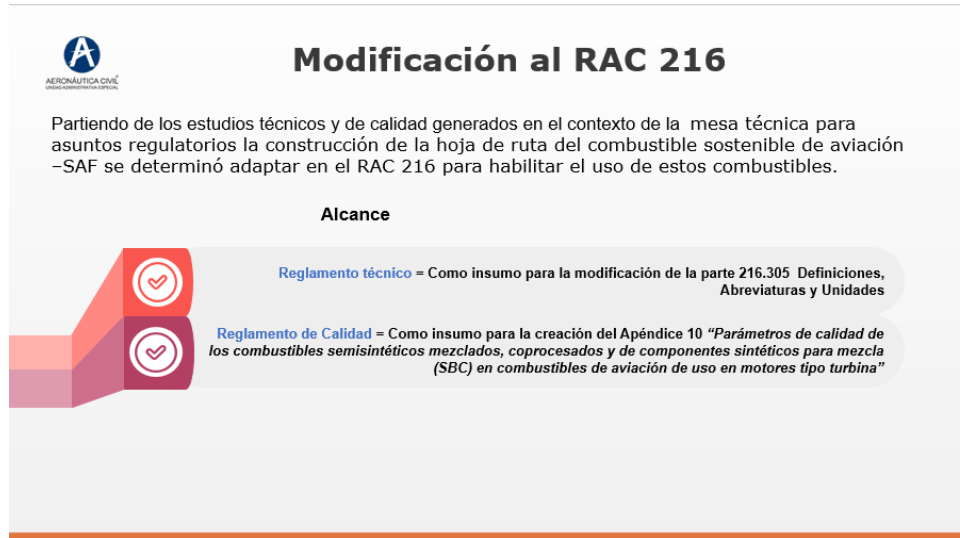
Desarrollo del evento:

Se da apertura por parte del Director (e) de la Aeronáutica Civil, Coronel Andrés Felipe Vargas de la Fuerza Aérea Colombiana, seguidamente con la intervención de Juan Camilo Zapata asesor del Ministerio de Minas y Energía

La primer presentación se realiza por parte de Rodrigo Zapata, secretario de autoridad de la Aeronáutica Civil quien expuso lo relacionado con la incorporación del reglamento técnico de agentes y el reglamento de calidad, en el reglamento aeronáutica de Colombia RAC 216.

Asimismo, explico la cadena de intervinientes de la Aeronáutica civil para la aprobación e implementación de las regulaciones aeronáuticas para el sector aéreo en Colombia. Complemento de la presentación, Juan Felipe Jiménez

Asesor de la Secretaría de Autoridad de la Aeronáutica Civil expuso los resultados de la inclusión de los mencionados reglamentos en el RAC 216.



Modificación al RAC 216

Partiendo de los estudios técnicos y de calidad generados en el contexto de la mesa técnica para asuntos regulatorios la construcción de la hoja de ruta del combustible sostenible de aviación –SAF se determinó adaptar en el RAC 216 para habilitar el uso de estos combustibles.

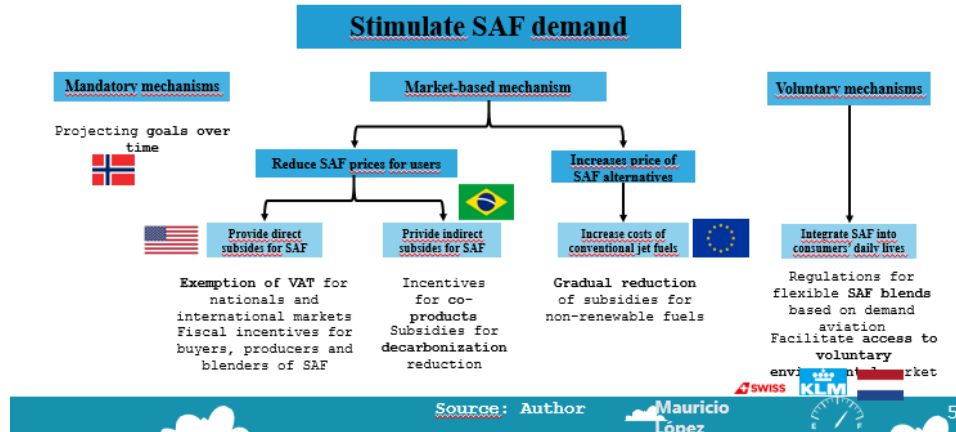
Alcance

- Reglamento técnico** = Como insumo para la modificación de la parte 216.305 Definiciones, Abreviaturas y Unidades
- Reglamento de Calidad** = Como insumo para la creación del Apéndice 10 “*Parámetros de calidad de los combustibles semisintéticos mezclados, coprocesados y de componentes sintéticos para mezcla (SBC) en combustibles de aviación de uso en motores tipo turbina*”

La segunda intervención acorde con la agenda del evento fue realizada por el Mayor de la fuerza aérea Mauricio López quien presenta resultados de su investigación doctoral sobre Políticas y Modelos Para la Implementación de SAF orientado a Colombia.

En este caso mostró indicadores y mecanismos utilizados a nivel mundial relacionados con el desarrollo del foro económico mundial el cual tiene relevancia para los aspectos de incentivos y tributación a los actores quienes han de consumir combustibles de aviación sostenibles con la finalidad de que las inversiones para la venta y distribución de este producto a nivel global no se vayan a ver afectadas por el componente económico del precio del barril de SAF versus el precio del barril de Combustible convencional jet. Con lo anterior desde el foro económico mundial se busca estabilizar precios para que la incorporación de este tipo de combustibles sea lo más económico posible.

3. Design of value chains - Methodology



Asimismo, concluye su intervención con que el SAF sí se necesitan incentivos desde el ámbito político y legal para poder entrar en el mercado los combustibles de aviación, como ejemplo evaluar si se puede enmarcar en alguno de los modelos de la ley 1715 de 2014, o verificar si habría apoyo financiero para la primera planta dedicada en Colombia, exoneración fiscal para el uso de SAF, asimismo exoneración del IVA en algún punto de la cadena de distribución.

Durante la socialización se concluyó que no son convenientes los mandatos para las mezclas del componente sintético SBC ya que puede generar incrementos en los costos operativos y asimismo impacta a todo el sector público al incorporar el combustible sostenible de aviación.

Se da paso al Break del evento.

En la segunda sesión de la conversación intervino la Asesora de la Aeronáutica Civil - Mariana Arteaga, quien expuso la metodología de diseño de la Hoja de Ruta de SAF 2024, los resultados obtenidos a la fecha y la propuesta de Proyecto de Ley mediante el cual se busca dar respaldo al proyecto de producción de SAF en Colombia.



Posteriormente se realizó presentación de los actores de entidades de gobierno vinculadas al SAF, en la cual cada uno de los asistentes detalló el rol que podría cumplir en el proyecto SAF y lo que han estado trabajando al interior de sus entidades para lograr una integración y articulación gubernamental que una los esfuerzos de todos los actores hacia el mismo objetivo.

Conclusiones:

- Aerocivil compartirá las memorias de las Mesas Técnicas I, II, III y IV.
- Se concluye que, aunque podemos tomar como referentes a los países Brasil o Chile para la implementación del SAF en las operaciones aéreas, debemos tomar un camino propio y un modelo único nuestro, acorde con la realidad sociales políticas y de infraestructura del país.
- Se propone que el proyecto de ley para impulsar incentivos tributarios entre otros, pueda presentarse en conjunto con el tema de Hidrógeno dado que son opciones de energías renovables en pro de la transición energética para Colombia, ya que por su emergencia tendrían disposiciones de ley similares en el aspecto legal.
- Aunque haya una limitación con descarbonizar el espacio aéreo por lo relacionado con la adquisición de las materias primas se busca “cruzar la frontera agrícola” lo cual significa fortalecer la producción y venta de las mismas acorde con las especificaciones técnicas aplicables por las normas internacionales.
- Ecopetrol manifiesta que la refinería de Cartagena tiene infraestructura para la producción de Combustible de aviación con componentes sintético desde la vía de Co-procesamiento.

- Asimismo, Ecopetrol informó que tiene avances para el estudio de factibilidad de la planta de refinación dedicada para combustible de aviación sostenible, en la refinería de Barrancabermeja con la vía de obtención de HEFA – SPK.
- Asimismo, Ecopetrol manifiesta que no es conveniente importar componentes sintéticos de mezcla o SBC por sus siglas en inglés dado que no se justificaría por la cadena de la huella de carbono por lo cual se apunta a producirlo en las dos refinerías más grandes de Colombia Barranca y Cartagena.
- El combustible de aviación sostenible por la demanda actual del mercado global internacional es un proceso emergente y no corrige las asimetrías de los procesos relacionados con el desabastecimiento de Combustible jet que pueda presentarse por la demanda del país. Adicionalmente cabe aclarar que somos productores justos para la demanda del jet de aviación, Ecopetrol produce entre 37,000 y 41,000 barriles por día con lo cual se suple la demanda, pero no hay lugar a almacenamiento o exportación.

COMPROMISOS:

1. Agendar la Mesa de certificaciones con el apoyo de ICONTEC para presentación del proceso de creación y adopción de Normas Técnicas Colombianas.
2. Articular las partes interesadas para contribuir al “estudio de la cadena de suministro de combustible para la aviación civil, con énfasis en la integración delos Sustainable Aviation Fuel – SAF” liderada por la Aerocivil.
3. Programar las Mesas de validación de la Hoja De Ruta SAF Colombia de acuerdo con la metodología establecida.
4. Actualizar y compartir el link de consulta de las memorias de las Mesas Técnicas de la Hoja de Ruta SAF Colombia.

REGISTRO FOTOGRÁFICO:

