



Señor Doctor

OMAR PRIAS CAICEDO

Director Ejecutivo

Comisión de Regulación de Energía y Gas

Ciudad de Panamá, 19 julio de 2024

Respetado Doctor Prias,

En nombre de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo ALTA y las líneas aéreas asociadas, queremos expresar nuestro agradecimiento por la oportunidad de contribuir con nuestros comentarios al *“análisis de impacto normativo 2, sobre la revisión de los componentes de la estructura de precios del combustible de aviación jet-a1”*.

En cuanto a los problemas planteados en el documento, exponemos las alternativas sugeridas como industria:

- **Problema 1:** Recomendamos la alternativa 1, mantener el statu quo. Consideramos que no es necesario otorgar incentivos adicionales a la producción nacional ya que perpetuaría el monopolio de producción en el país y desincentivaría la competencia de agentes externos
- **Problema 2:** Recomendamos la alternativa 3 como una medida que incentiva la apertura de mercado, la competencia abierta y la posibilidad de tener varias fuentes de suministro de producto. Es necesario que cualquier agente pueda realizar importación de Jet al país
- **Problema 3:** Recomendamos la alternativa 2, para que los suplidores puedan trasladar los costos de forma transparente, pero realizando un reporte de estos
- **Problema 4:** Recomendamos la alternativa 3, es necesario que haya transparencia de reporte de información asociada a la proyección de oferta disponible (nacional e importación) y a los costos de importación. De igual forma es necesario añadir que el reporte de la asignación de producto entre comercializadoras debe ser de carácter público para asegurar la libre competencia.
- **Problema 5:** Recomendamos la alternativa 1, mantener el statu quo de libertad vigilada

Anexo a esta carta encontrará nuestros comentarios a cada una de las recomendaciones sugeridas.

En términos generales, la principal causa de los altos costos del combustible importado no radica en la falta de incentivos al productor sino en que la regulación actual no permite que la importación se haga de forma eficiente. El importar producto sólo ante una inminente situación de desabastecimiento y no de una forma programada, no le permite al importador tener un contrato a largo plazo con un refinador en el extranjero: al comprar a último momento y a precio spot los precios se incrementan considerablemente. Dado que la normativa vigente aún no permite la entrada de Jet A a Colombia, se da



la necesidad de comprar Jet A-1, que es más escaso en el mercado de referencia para Colombia (USGC), lo que también aumenta el precio de compra para importar producto.

Dado que los cinco problemas discutidos en el documento estudio únicamente abarcan los componentes de la estructura de precio de combustible convencional o fósil, nos sorprende la inclusión del numeral 2.2.4.2, sobre SAF. Hemos incluido igualmente algunos comentarios y correcciones importantes sobre este asunto en el documento, pero recomendamos una discusión paralela sobre este tema. Los combustibles de aviación sostenibles aún no están regulados ni definidos por el Ministerio de Minas y Energía, por lo cual como asociación también tenemos un diálogo permanente con esa entidad, y agradeceríamos la oportunidad de intercambiar apreciaciones específicas sobre SAF con la CREG.

Para concluir, desde ALTA reiteramos nuestro compromiso con el desarrollo sostenible de la aviación en Colombia. Quedamos a su entera disposición para continuar con estas conversaciones y colaborar de manera activa y constructiva en el futuro. Agradeciendo de antemano su tiempo y consideración, y esperando un diálogo fructífero.

De Usted, cordialmente,

Jose Ricardo Botelho
Executive Director & CEO

