

¿Por qué es necesario salvar a Avianca, la mayor aerolínea del país?

El crédito de 370 millones de dólares del Gobierno para apoyar el salvamento es impopular, pero resulta determinante para la conectividad y competitividad del país. Eso sí, hay que tener seguridad sobre las garantías.



Avianca mueve el 50 por ciento de los pasajeros en vuelos nacionales y casi la mitad de los internacionales. Foto: guillermo torres-semana



ESCUCHA ESTE ARTÍCULO

[Play](#)

00:00

09:35

ESEN

*El audio de este artículo está hecho con inteligencia artificial.

El gobierno desató una turbulencia al decidir lanzarle un salvavidas a la [aerolínea Avianca](#) en forma de un **préstamo por 370 millones de dólares**. Y la controversia no cesa una semana después del anuncio.

Los críticos han sido feroces. **Algunos han estado cargados de razones ideológicas o argumentos poco informados**. Otros reconocen la necesidad del salvamento, pero insisten en tener garantías de cómo se hará. Ni la divulgación de estudios y datos que sustentaron la decisión del Gobierno amainaron un temporal que sigue vivo.

- **Cuestionado préstamo a Avianca: ¿un riesgo o algo necesario?**

Más allá de la controversia, por impopular que resulte la medida para ciertos sectores, es necesaria para garantizar la competitividad, productividad y conectividad de Colombia. **Es un salvavidas a la crítica situación económica del país y no una decisión laboral para la empresa.**

Avianca conecta las regiones donde la geografía plantea obstáculos, la conectividad fluvial y ferroviaria es precaria y la infraestructura vial, a pesar de sus avances, sigue rezagada frente a otras naciones de la región. Además, **al tener en su centro de operaciones o hub en Bogotá, facilita una buena conexión con el mundo**. Esto hace vital la [supervivencia de Avianca](#) para garantizar este servicio, especialmente en la etapa de recuperación de la economía pospandemia.

Eso no exime al Gobierno de tomar todas las precauciones y exigir garantías reales para obtener el dinero de regreso. **El préstamo, por 1,4 billones de pesos, debe tener estrictos condicionamientos, pues al fin y al cabo es plata de los colombianos.**



La ministra de Transporte, **Ángela Orozco**, y el de Hacienda, **Alberto Carrasquilla**, aseguran que el crédito sirve para salvar un servicio esencial, no para una empresa específica.

Se trata de un esfuerzo fiscal enorme en momentos de afugias para el país. Pero no hacerlo podría resultar mucho más costoso. Significaría, por ejemplo, poner en riesgo la conectividad del territorio para el turismo y los negocios, con los que la cadena de valor y la generación de empleo en las regiones es enorme. **Muchos han dicho que si Avianca desapareciera, las leyes del mercado se encargarían de que otras aerolíneas coparan ese vacío. Pero eso no es tan cierto.** Durante los casi dos meses del paro de pilotos en 2017, otras empresas no pudieron quitarle mercado ni volar a los destinos menos rentables.

Avianca tiene la operación aérea nacional más grande: **en 2019 transportó 30,5 millones de personas; atendió el 50,05 por ciento de los viajeros en rutas nacionales, el 42,8 por ciento en internacionales;** y responde por casi el 50 por ciento del transporte de carga aérea internacional. Cubre 26 destinos nacionales y 49 internacionales en 133 rutas.

Su impacto económico incluye 17.500 empleos directos en el país y 3.500 en el extranjero. No obstante, también tiene una extensa cadena de valor, pues, según cifras de Oxford Economics, contribuye con el 3,17 por ciento al PIB (0,65 por ciento de manera directa). Este efecto cascada afecta desde el sector de turismo hasta el comercio. **Esto en tanto favorece la generación directa o indirecta de 243.736 empleos en hotelería, 220.163 en entretenimiento y servicios, y 154.927 en el comercio.** Asimismo, crea ingresos laborales por 4.000 millones de dólares y un recaudo de impuestos por 1.400 millones de dólares más.



Anko van der Werff, presidente de Avianca, asegura que el crédito tiene buenas garantías.

Un estudio de Fedesarrollo indica que, de quedarse sin Avianca, Colombia perdería 20 billones de pesos y tardaría cuatro o cinco años en recuperar la conectividad aérea, con gran impacto en la productividad y competitividad. **Para el turismo, que en 2019 generó al país más de 6.000 millones de dólares en divisas, los gremios han manifestado que Avianca es un pilar fundamental.**

De igual manera, el Gobierno, al conceder un [crédito a Avianca](#), no asumió una política inusual. En el mundo, varios países han optado por salvar este servicio ante su impacto estratégico en la economía. **En Estados Unidos inyectaron recursos por cerca de 30.000 millones de dólares**; en Alemania, por 12.690 millones, y en Francia, por 7.660 millones de dólares.



El consultor Mauricio Cabrera dijo desde el comienzo de la pandemia que a Avianca hay que ayudarla, pero con estrictas condiciones.

Para la ministra de Transporte, [Ángela María Orozco](#), no se trata de salvar una empresa o un inversionista en particular, sino de salvaguardar lo que representa contar con este servicio esencial. Además no es una donación sino un crédito, dice.

Por eso no hay que rescatar solamente a Avianca. **Las otras aerolíneas, en la medida en que cumplan las condiciones, deberían tener un crédito.** El Gobierno ha dicho que está dispuesto a financiarlas, pero condicionó la ayuda a que pasen por una reestructuración de pasivos que les permita mejorar las perspectivas del negocio.

Por eso, al préstamo para Avianca podría seguir el de EasyFly. A finales de agosto, la Supersociedades la aceptó en una reestructuración bajo la Ley 1116. EasyFly solicitó un crédito cercano a los 100.000 millones de pesos.

Asimismo, la chilena Latam y la aerolínea de bajo costo VivaAir pidieron créditos. Sin embargo, **Latam, que también entró al capítulo 11, retiró su solicitud luego de obtener financiación privada.** VivaAir, de capital irlandés y con operación principal en Colombia, dijo que necesitará unos 50 millones de dólares de crédito blando.

Félix Antelo, su presidente, destacó la **“fluida comunicación con el Gobierno y sus distintas carteras, por lo cual estamos positivos de que cumplirán con**

su **promesa de tratamiento igualitario para toda la industria aérea**, lo que no solo garantiza la permanencia de este servicio público esencial en Colombia, sino también la sana competencia”. Declan Ryan, el mayor accionista de la aerolínea, criticó duramente el préstamo para Avianca, al que calificó de “excesivo”. VivaAir no se ha acogido hasta ahora a una reestructuración, como exige el [Ministerio de Hacienda](#).

Mauricio Cabrera fue uno de los primeros columnistas en apoyar un rescate para Avianca. Para este consultor, la pregunta no es si hay que hacerlo, sino cómo. Pero con tres condiciones: **primero, que antes que hacer un préstamo, el Gobierno debería entrar como accionista, pues así tendría mayores garantías**. Segundo, que como está arriesgando dinero público, debe haber claridad en que las garantías son reales. Y tercero, que traslade su residencia fiscal de Panamá a Colombia.



Justamente uno de los puntos de mayor controversia es si el Estado debe entrar como socio de Avianca. La idea de Cabrera gusta en algunos sectores que creen que hacerlo asegura la devolución del dinero. No obstante, la experiencia muestra el desastroso resultado de las aerolíneas en manos del Estado. **Además, podría considerarse un trato discriminatorio frente a otras empresas que también la están pasando mal.** [Y la lluvia de demandas no se haría esperar.](#)

Otro tema de controversia tiene que ver con la solidez de las garantías y la viabilidad del modelo de negocio. **El Gobierno aportará 370 millones de dólares del paquete de créditos por 2.000 millones de dólares** que aún debe aprobar el juez de quiebras que lleva la reestructuración de pasivos de Avianca en Estados Unidos, bajo el capítulo 11. De la cifra total, 1.200 millones son recursos nuevos y se utilizarán en capital de trabajo, esencialmente.

Se ha dicho que la principal garantía son las acciones en LifeMiles, el programa de viajero frecuente valorado en 1.150 millones de dólares. Pero su suerte está ligada a la de Avianca, dueña del 70 por ciento, que planea comprarle a su socio, el fondo Advent, un 19 por ciento. **Esto le permitirá respaldar las deudas con el 89 por ciento de LifeMiles.** Sin embargo, en mayo, en plena pandemia, Moody's le rebajó la nota a Caa1: calificó el programa de millas como una inversión de baja calidad y alto riesgo.

- **Las 16 preguntas que le harán a Carrasquilla en el Congreso por caso Avianca**

También hay críticas al plan de negocios porque, al parecer, no resulta tan robusto como para reencauzar el rendimiento y garantizar que en 18 meses podrá pagar los créditos. **Preocupa el comportamiento del negocio tras la pandemia y su capacidad para generar ingresos con el fin de salir adelante.** En el sector muchos temen que solo se reactivará cuando llegue una vacuna y los viajeros recuperen confianza.

Sin duda, el **salvavidas para Avianca** es un imperativo en este momento, porque se trata de una empresa estratégica para el país. Pero habrá que resolver las dudas sobre sus garantías y su modelo de negocios.