

¿Debemos salvar a Avianca?

**SALOMÓN
KALMANOVITZ**



HABLO EN PLURAL PORQUE LOS CONTRIBUYENTES terminaríamos pagando los platos rotos de un negocio que pinta mal. Avianca estaba en serios problemas financieros antes de que estallara la crisis del COVID-19 debido a políticas aventureras de su propietario brasileño Germán Efromovich. Alcanzó a contar con una flota de casi 200 aviones, la mayoría propios en 2018. Una de las decisiones del nuevo dueño fue trasladar la sede de Avianca a Panamá que tiene estatus de paraíso fiscal. Otra fue enfrascarse en una guerra sucia con su sindicato.

La empresa entró en problemas cuando su mercado ampliado (Argentina, Brasil, Perú, Colombia y Centro América) comenzó a resentirse hacia 2016 por la caída de precios de las exportaciones de la región. Requirió del apoyo de United Airlines en 2018, asociado al grupo minoritario Kingsland, que le hizo un préstamo de US\$457 millones, garantizado por la participación accionaria del magnate brasileño, quien perdió así la dirección de la aerolínea. La presidencia de su junta directiva la ocupa Roberto Kriete, del grupo minoritario, por voluntad de United, que es-

tá amarrada por un contrato con sus sindicatos a no ampliar su exposición global.

Avianca está solicitando un préstamo blando o venderle acciones al Gobierno colombiano aduciendo que hace la mayor cobertura de los destinos aéreo nacionales, que los impuestos por tiquetes, renta, IVA, salud y pensiones, 4 X 1.000, parafiscales y municipales e indirectos sobre gasolina, aterrizajes, navegación, aeropuerto y migración redondean US\$527 millones anuales. Hay que agregar que casi todos esos tributos los pagan los clientes de la aerolínea, no sus propietarios. Su residencia en Panamá les ahorra el 33 % del impuesto a su renta y los impuestos de guerra o a la riqueza que de vez en cuando ha legislado el Estado colombiano.

Colombia nunca ha respaldado a sus aerolíneas en problemas: permitió que quebrara Aerocondor en 1972 y cuando Avianca, que pertenecía al grupo Santo Domingo, se em-

“Nunca ha sido, y menos ahora, un buen momento para que un Estado raquítico como el de Colombia se meta en un negocio caro y malo”.

problemó en 2003, no la salvó, para terminar comprada a precio de huevo por el mismo Efromovich. Durante la apertura de cielos en los años 90, tanto Avianca como Aces —que era de la Federación de Cafeteros, vea usted— se fusionaron para enfrentar la competencia norteamericana, pero con la justificación de que ambas tenían problemas de seguridad en aire y tierra les cerraron la entrada a Estados Unidos. Precipitaron así la quiebra de las empresas fusionadas.

Todas las aerolíneas que han sido propiedad estatal han terminado mal. Aerolíneas Argentinas, Viasa de Venezuela e Iberia de España terminaron quebradas, o siendo adquiridas por megagrupos que las volvieron rentables, o se arrastran en la inopia. El cierre del espacio aéreo por la pandemia del coronavirus le ha dado un golpe mortal a la mayor parte de las aerolíneas del mundo; por lo tanto, nunca ha sido, y menos ahora, un buen momento para que un Estado raquítico como el de Colombia se meta en un negocio caro y malo. Tiene muchas otras prioridades sociales y económicas que enfrentar y cuenta con escasos recursos. No se debe poner al servicio de grupos financieros voraces que no pagan impuestos y maltratan a sus usuarios, pero sí pretenden que los subsidiemos los contribuyentes. Es preferible que la compre barata un grupo privado nacional o extranjero y relance la operación cuando se abran los cielos nuevamente.