

Inflación, petróleo e impuestos hacen ver un 2023 difícil: Avianca

Adrián Neuhauser, presidente de la compañía, pide revisar la carga fiscal del sector. Dice que, además de Viva, otros operadores están en aprietos con los arriendos de aeronaves.

ÓMARG. AHUMADA - LINA QUIROGA RUBIO - REDACCIONECONOMICAS@ELTIEMPO.COM

Si el 2022 fue un año complejo para la industria aeronáutica mundial, a raíz de la disparada de los precios del combustible y los efectos inflacionarios derivados de la guerra en Ucrania, el 2023 será mucho más retador. Así lo señala el presidente de Avianca Group, Adrián Neuhauser, quien conversó con EL TIEMPO y *Portafolio* sobre el balance y las perspectivas de la industria y de la compañía.

¿Cuál es el balance que deja el 2022?

El 2022 fue un año complejo para toda la industria, en parte por la salida de la pandemia y con una demanda muy alta, pero al mismo tiempo con una volatilidad muy grande en muchos frentes. A finales del primer trimestre se disparó el precio del petróleo por la guerra en Ucrania, lo que hace que terminemos con costos de combustibles casi un 50 por ciento por encima del nivel histórico.

También se dispara la inflación que afecta todos los costos y la disposición de los consumidores a viajar; y se devalúa fuertemente la moneda en Latinoamérica. La combinación de estas tres cosas nos obliga a reaccionar muy rápido, con una temporada de lluvias que dura más de lo normal y con complicaciones operativas en los principales aeropuertos de Colombia. Con todo y esto, cerramos el año con un indicador de puntualidad del 85 por ciento.

Todavía no publicamos los resultados financieros del año, pero lo que estamos esperando es algo pequeño en pérdidas (cerca de 100 millones de dólares) y un ebitda ajustado de 800 millones de dólares.

¿Cómo enfrentarán un 2023 tan retador?

Nosotros, efectivamente, creemos que el próximo año va a ser un año complejo. El IVA (para tiquetes aéreos) vuelve al 19 por ciento, pero no es el único impuesto que nos está afectando. También hay un aumento de los impuestos verdes -que pasan de cubrir la operación nacional a las internacionales- y en la renta de compañías que tienen inversiones en activos en Colombia, pero no operaciones. Esto impacta los arriendos de los aviones y, por ende, suben los costos.

¿Qué estamos haciendo? Seguimos el plan de bajar costos; estimamos que a finales del 2023 de-



Adrián Neuhauser, presidente de Avianca Group. FOTO: AVIANCA GROUP

beríamos estar operando con un costo por asiento-kilómetro, dejando por fuera el tema de combustible, de 3,4 centavos de dólar. Esto significa que hemos podido bajar las tarifas frente al 2019 y esperamos seguir manteniéndolas o bajándolas, a pesar de las presiones inflacionarias. En 2023 esperamos acercarnos al punto de equilibrio y en 2024, ser rentables.

¿El panorama retador que se vislumbra afectará los pasajeros movilizados?

Sin duda. Todos estamos afectados por la inflación, no solo en los precios de los tiquetes sino en todos los gastos que hacemos en nuestra vida. Esto hará que viajar sea más caro, y si sube el precio de los tiquetes, habrá menos demanda porque una parte importante de los viajes que hacemos son vacaciones o gastos suntuarios.

El próximo año vamos a estar presionados por demanda y es algo a lo que vamos a tenerle que hacer frente. Este año vamos a movilizar 22,6 millones de pasajeros y en 2023 serán unos 28 millones aproximadamente, por debajo del nivel prepandemia.

¿Podrían prescindir de aviones para controlar más los costos?

“

“No coincide un objetivo de estimular el turismo y el crecimiento económico, con una alta carga tributaria”.

Adrián Neuhauser
PRESIDENTE DE AVIANCA GROUP

Nosotros tenemos un balance muy sólido, una posición de caja muy sólida y vamos a cumplir con nuestras obligaciones financieras. Si vemos debilidad en algunas rutas podríamos reducir frecuencias o tener menos vuelos entre semana, pero aumentarlos los fines de semana.

Todos vamos a hacer este tipo de flexibilidad para manejar el tema de gastos variables. El 2022 ya fue un año muy retador y al que le pudimos hacer frente. Si en el 2023 los costos tienen aún más presión inflacionaria y continúa un escenario del petróleo alto, de monedas locales deprimidas y una inflación al alza, es muy difícil pensar que los operadores, en particular los chicos, puedan

hacerles frente a sus obligaciones. Nosotros nos enteramos de la crisis de Viva por arrendadores que nos dijeron que no estaba pagando sus arriendos, y creemos que lo mismo está pasando con otros operadores pequeños en el mercado.

¿Van a plantearle al Gobierno algún alivio para el sector?

Creemos que no coincide el objetivo de estimular el turismo y el crecimiento económico con una alta carga tributaria para el sector aéreo en Colombia. A pesar de que seamos más eficientes, hay un pedazo grande sobre el cual no tenemos la capacidad de generar eficiencias y son los temas de combustibles y tributario. Vamos a seguir insistiendo por una revisión de los tributos que afectan a los tiquetes que se venden en Colombia, con miras a poder aliviar el costo para los pasajeros.

¿Por qué decidieron apostarle a la integración con Viva?

A finales del 2021, Viva hizo un proceso de búsqueda de capital e invitó a un sinnúmero de participantes, pero el único grupo que llegó a puerto fueron nuestros accionistas y realizaron una transacción a comienzos de este año que fue anunciada. Es una transacción que consideramos que cumple con la normativa colombiana y separa la gestión de la empresa. Competimos con Viva de igual a igual, a pesar de que tenemos participación económica en sus resultados.

¿La integración es la única opción para salvar a Viva?

Lo que planteamos es que nosotros estamos dispuestos a salvar a Viva, a absorber su deuda, a apoyarla financieramente y a salvar 6.000 empleos directos e indirectos. Eso es lo que nosotros hemos planteado, y no hemos visto otro planteamiento alternativo.

¿Este salvamento implicaría una inyección de capital a Viva?

No lo sabemos porque no conocemos los números de Viva. No sabemos cuánto capital necesita ni qué tan endeudada está desde que se cerró la transacción económica, ellos tenían más 1.000 millones de dólares de deudas. No sabemos cuánto está perdiendo ni cuánto ha dejado de pagar de arriendos.

Aerocivil sin corrupción, el reto de París

Sergio París, el nuevo director de la Aeronáutica Civil, es administrador de empresas y suma unos 28 años de experiencia en la entidad, ocupando diferentes cargos.

El funcionario llega al organismo luego de que en días pasados este fue sacudido por denuncias de corrupción. “Vamos a hacer de la Aerocivil una entidad alejada de la corrupción, que sea capaz de impulsar la aviación civil en toda Colombia e, incluso, fortalecer verdaderas empresas colombianas de aviación”, aseguró.

Tras el acto de posesión, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, dio a conocer los hallazgos que arrojó la investigación que se llevó a cabo durante varias semanas, los cuales tienen que ver con temas técnicos, de comunicaciones, cambios de sistemas de control, sistemas de vigilancia, radares, seguridad nacional, fortalecimiento en equipos de seguridad, contratación y mejoramiento de la operación de las terminales aéreas.

Aseguró que la mayor preocupación es que la Aeronáutica tiene un serio problema de contratación, no solo de dispersión de quién contrate y en qué cuantías, sino de los contratos que se han puesto en conocimiento de la Contraloría y la Fiscalía.

El ministro también anunció un trabajo conjunto entre el Gobierno, los operadores aéreos y los operadores turísticos para lograr reducir el impacto sobre el precio de los tiquetes aéreos después del 31 de diciembre, fecha en la que termina el beneficio tributario del 5 por ciento. La idea es lograr que, sumado a ese 5 por ciento, el incremento del costo no supere el 14 por ciento, a partir del primero de enero.