

Economía

BREVES NOTICIAS DE ECONOMÍA



Domiciliarios de Rappi Tarifa mínima garantizada

Rappi y la Unión de Trabajadores de Plataformas Digitales (Unidapp) firmaron un acuerdo para que los domiciliarios que usan la plataforma tengan una tarifa mínima de \$ 3.050 por pedido finalizado. También habrá una tarifa mínima por distancia recorrida a partir del kilómetro 4 en cada pedido de moto finalizado, de \$ 640 pesos. Unidapp se comprometió a remitir a Rappi información periódica para combatir el fraude. La negociación contó con la mediación del Ministerio del Trabajo.

Gremios

El llamado de la CCI y transportadores

La CCI y los transportadores definieron los lineamientos de un proceso para "promover más y mejor competitividad, movilidad e infraestructura, y en pro de la reactivación económica". Además, acordaron trabajar para llevarle al Gobierno el mensaje de atender adecuadamente las necesidades del transporte y la infraestructura.

Ecopetrol

Primer laboratorio de innovación

Ecopetrol y la Cámara de Comercio de Bucaramanga construirán en esta ciudad el primer laboratorio digital de innovación del país, enfocado en la creación de soluciones tecnológicas para contribuir a la descarbonización y la eficiencia energética. Costará cerca de \$ 5.000 millones.

Ultra y Viva Air aún tienen cuentas pendientes por saldar

Estas dos aerolíneas de bajo costo tenían vendidos más de un millón de tiquetes cuando dejaron de operar repentinamente.

El próximo 27 de febrero se cumple un año de la que ha sido la peor crisis del transporte aéreo en Colombia, la cual tuvo su origen en el cese de operaciones de Viva Air, y que se profundizó con la salida de Ultra Air un mes después (30 de marzo de 2023).

Durante varias semanas la escena que se repetía en diferentes aeropuertos del país era de caos total, pues miles de pasajeros quedaron varados en las terminales aéreas por la repentina salida de estas dos aerolíneas de bajo costo.

Datos que reposan en la Superintendencia de Transporte indican que Viva Air tenía vendidos 729.535 tiquetes al 27 de febrero de 2023, pero solo 184.920 pasajeros fueron protegidos por otras aerolíneas, es decir, pudieron usar sus tiquetes de acuerdo con las soluciones que les ofrecieron.

En el caso de Ultra Air, fueron 327.551 los tiquetes que la aerolínea tenía vendidos antes del 30 de marzo. De este total, la superintendencia tiene conocimiento de 353 reembolsos a 333 personas, por más de 179,7 millones de pesos. Además, se reportaron 60.995 pasajeros protegidos por otras aerolíneas.

Sin embargo, la entidad aclara que algunas agen-

cias de viajes, en su calidad de intermediarios, realizaron devoluciones y reconocimiento a las personas que no pudieron usar sus tiquetes para viajar.

Además, recuerda que, como ambas aerolíneas se encuentra en proceso de liquidación ante la Superintendencia de Sociedades, los usuarios que se vieron afectados también tienen la posibilidad de hacer valer sus derechos y ser beneficiados con los respectivos reconocimientos.

Sin embargo, la Superintendencia de Sociedades asegura que el proceso de liquidación de Viva y Ultra no contempla compensaciones a los acreedores. Por lo tanto, los usuarios que deseen reclamar una acreencia causada antes de las aperturas de liquidación deberán presentar su crédito ante el liquidador designado.

Estas deudas se pagarán en el orden de prelación legal siempre que se cuente con los recursos suficientes para hacerlo, lo que solo se conocerá una vez queden en firme la calificación y graduación de créditos y la aprobación del inventario valorado.

Las obligaciones que no se alcancen a pagar porque no alcanzan los recursos quedarán insolutas y únicamente se podrán cancelar en la medida que aparezcan nuevos bienes de las ae-

353
reembolsos

TRAS SU QUIEBRA,
ULTRA AIR HIZO
353 REEMBOLSOS
A 333 VIAJEROS
POR MÁS DE \$ 179,7
MILLONES.

rolíneas que permitan hacer estos pagos.

La liquidación de Viva Air se inició en junio del 2023, y en diciembre se radicó el proyecto de calificación y graduación de créditos, que contiene más de 20.000 registros.

La Supersociedades está a la espera de que el liquidador presente el inventario valorado de bienes de esta aerolínea, con el fin de correr los traslados de ley y convocar a la audiencia de resolución de objeciones, aprobación al proyecto de calificación y graduación de créditos, pronunciamiento sobre el inventario

de bienes y fijación de honorarios del liquidador.

En cuanto a Ultra Air, el proceso de liquidación está en etapa de presentación de créditos. El liquidador a cargo allegó el proyecto de calificación y graduación de créditos, pero se le pidieron algunos ajustes antes de convocar la audiencia.

Aunque estas dos aerolíneas dejaron de operar en Colombia hace casi un año y están en proceso de liquidación, aún tienen que responder por varias investigaciones. Por ejemplo, en la Superintendencia de Transporte se adelantan cuatro procedimientos administrativos sancionatorios en contra de Ultra Air por publicidad engañosa, no brindar información adecuada a los usuarios e incumplimiento en los reembolsos a los usuarios.

Mientras que contra Viva Air son tres procedimientos administrativos sancionatorios por posibles incumplimientos en cuanto a ventas atadas, derechos de desistimiento, retracto y reembolso a los usuarios.

Además, William Shaw, fundador de Ultra y Viva, fue sancionado por la Supersociedades con una multa de 50 millones de pesos por no revelar en el registro mercantil su condición de controlante de Ultra Air e Inversiones Emma Shaw.

Celsia estudia vender sus dos parques eólicos en La Guajira

Celsia fue una de las primeras empresas que decidieron apostarle a la transición energética, e inauguró en el 2017 la primera granja solar del país, Celsia Solar Yumbo, y con el propósito de aumentar esta apuesta tenía la intención de construir dos parques eólicos en La Guajira: Camelias y Acacia 2.

Sin embargo, la empresa ha tenido varios inconvenientes por los tiempos que toman los trámites ambientales y de consulta previa, tanto de los parques eólicos como de las líneas de transmisión. Esto se suma a problemas sociales con las comunidades vecinas que afectan el cumplimiento de los cronogramas.

Según los compromisos adquiridos en la subasta de 2019, los proyectos debían entrar en operación en enero de 2022, pero a la fecha todavía están en los procesos de licenciamiento ambiental.

Ante estos inconvenientes, el líder de Celsia, Ricardo Sierra, aseguró que la compañía está estudiando la venta de estos parques. "Estamos evaluando todas las alternativas posibles para el manejo de estos proyectos. Lo más seguro es que nosotros vendamos esos proyectos o tratemos de venderlos. Hay interés de algunos inversionistas en estos", manifestó.

Gran parte de los equipos que se iban a usar para la construcción de estos parques eólicos se llevarán a Perú para ser utilizados en la construcción del parque eólico Caravelí. "Esto nos va a permitir una entrada muy rápida a Perú", señaló Sierra.

Pese a la intención de salir de sus proyectos en La Guajira, Celsia está contemplando la posibilidad de desarrollar parques eólicos en otras zonas de Colombia. "Es más difícil la ecuación, pero estamos estudiando tecnología y sitios para ver si en el futuro se puede hacer", dijo Sierra.

Celsia es la segunda empresa que anuncia su intención de vender sus proyectos eólicos en La Guajira, pues en mayo de 2023 Enel Colombia decidió hacer lo mismo con Windpeshi.