

TRANSPORTE. LO QUE DEBE SABER SI TENÍA UN VUELO PROGRAMADO CON LA AEROLÍNEA

El rompecabezas de una crisis llamada Viva

P8-9

1. GUILLERMO REYES, MINISTRO DE TRANSPORTE - 2. SERGIO PARÍS, DIRECTOR DE LA AEROCIVIL - 3. FRANCISCO LALINDE, CEO DE VIVA - 4. FÉLIX ANTELO, EXCEO DE VIVA

Vea el #CommentLR del informe

Viva solo negoció 18% de su deuda

TRANSPORTE. LA AEROLÍNEA DE BAJO COSTO SUSPENDIÓ OPERACIONES SEÑALANDO FALTA DE RECURSOS, PERO EN EL PROCESO DE RECUPERACIÓN EMPRESARIAL NO REUNIÓ A TODOS LOS ACREEDORES



Diego Márquez
Director del bufete MQA

“El hecho de que Viva no negociara con todos los acreedores es un síntoma de que está más interesada en ser adquirida por Avianca que en su recuperación”.

BOGOTÁ
La aerolínea Viva anunció la suspensión de todas sus operaciones después de meses de advertir que estaba en la cuerda floja. La empresa, pionera en el modelo de bajo costo en el país, está sumida en una crisis financiera, cuya única solución —según la misma empresa— es la integración con Avianca. Este proceso está en manos de la Aerónautica Civil y se espera que se resuelva a principios de marzo.

Mientras tanto, Viva empezó a dar estertores. El 10 de febrero inició un Proceso de Recuperación Empresarial (PRE) “con el fin de reestructurar sus deudas a través de una negociación con sus acreedores principales para seguir operando bajo condiciones sostenibles que garanticen la continuidad de la empresa”, indicó en un comunicado. Añadió que no ha podido tener acceso a capital en nueve meses.

Sin embargo, la aerolínea no renegó todas sus deudas. Según los estados financieros de la compañía certificados por la revisora fiscal Kpmg, los pasivos totales eran de \$4,07 billones con corte al 31 de enero de 2023. En contraste, las deudas que se incorporaron en el proceso de recuperación, según información pública de la empresa, sumaban \$738.200 millones. Eso quiere decir que Viva solo renegó 18,1% de su deuda, dejando por fuera alrededor de \$3,3 billones o 81,9% del total.

La empresa incorporó a 20 acreedores en el proceso: Arthur J. Gallagher Insurance Brokers Limited; Aviation Capital Group ACG; Awas Aviation Services Inc.; Banco



Juan Felipe Reyes
Experto aeronáutico en el bufete Parra Rodríguez

“Si hubieran negociado toda la deuda habría ayudado, pero los factores determinantes no se habrían ido. La suspensión de operaciones puede ser temporal”.



Signos en:
www.larepublica.co
Para conocer cómo llegó Viva Air a la quiebra tras la pandemia del covid-19.

Davienda S.A.; Banco De Occidente; Banco Santander De Negocios Colombia S.A.; Bancolombia; Bluesky 35 Leasing Company Limited; Celestial Aviation Funding Unlimited Company; Engine Lease Finance; Falcon Aerospace; Lasa Sociedad De Apoyo Aeronáutico S.A.; Organización Terpel; Terpel Exportaciones C.I. S.A.S.; Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil; ZF Ireland Aircraft 46 Limited; ZF Ireland Aircraft 47 Limited; ZF Ireland Aircraft 48 Limited; ZF Ireland Aircraft 49 Limited y ZF Ireland Aircraft 50 Limited.

Juan Fernando Puerta, director aeronáutico en Cuatrecasas, asegura que, “de acuerdo con el Decreto 560, que establece las reglas del PRE, el deudor puede relacionar y someter a negociación los pasivos que desee, sin estar obligado necesariamente a hacerlo con todos sus acreedores”.

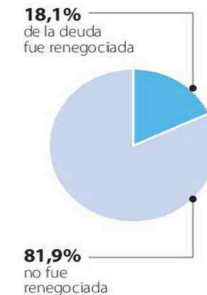
EL PROCESO DE RECUPERACIÓN EMPRESARIAL DE VIVA

\$4,07 billones era el total de pasivos de Viva el 31 de enero de 2023

\$738.228 millones fue la deuda renegociada en el PRE



DEUDA DE VIVA



Fuente: Viva, Aerocivil, Viajala
Gráfico: LR-GR

No obstante, **Juan Felipe Reyes**, abogado aeronáutico de Parra Rodríguez Abogados, señala que “es raro y atípico no haber incluido el total de deuda. Pudo haber sido una estrategia empresarial y financiera que no resultó como esperaban, aparentemente. Lo que hay detrás solo lo saben ellos”.

Por su parte, **Diego Márquez**, abogado con magister en derecho empresarial y director del bufete MQA, tiene otra interpretación. “El hecho de que Viva no negociara con todos los acreedores es un síntoma de que está más interesada en ser adquirida por Avianca que en recuperarse por otros medios. Hay mecanismos jurídicos que pudieron evitar la

LAS HUELLAS DE LA CRISIS

8 de agosto de 2022

Avianca y Viva solicitan la integración

2 de enero de 2023

Viva devuelve dos de sus aviones

18 de enero de 2023

Aerocivil anula proceso de integración. Se repite proceso

3 de febrero de 2023

Viva cierra tres rutas en Cali

TERCEROS INTERESADOS APROBADOS POR LA AEROCIVIL



23 aviones tenía Viva en 2022

16 tiene actualmente

¿CÓMO ESTÁ COMPUESTO EL MERCADO?

60% de participación de tradicionales

Avianca

Latam

Easy Fly

Satena

40% de participación de low cost

Viva

Ultra Air

Arajjet

Wingo

suspensión de operaciones”, señala el experto.

Tanto Avianca como Viva han señalado en numerosas ocasiones que la crisis financiera de la ‘low-cost’ no ha sido resuelta debido a la falta de aprobación de la Aerocivil. Las competidoras señalan que la integración atentaría contra la competencia pues ambas sumarían más de 60% de representación en el mercado.

Una de las consecuencias del proceder de Viva, apunta Márquez, es que, “tanto la suspensión de actividades, como el PRE, ejercen una presión sobre la Aerocivil para que se apruebe la integración”.

La decisión de Viva de suspender las operaciones llegó

apenas horas después de que la autoridad aceptara a varias aerolíneas competidoras como terceras interesadas en el proceso de integración con Avianca.

En un comunicado oficial, Viva, que cambió la semana pasada a su CEO, **Félix Antelo**, y nombró a **Francisco Lalinde**, afirmó que “no tomó este paso drástico como estrategia para presionar al Gobierno. Se tomó porque, como le hemos avisado a los públicos de interés por meses, nuestra realidad es que estamos en crisis financiera”.

LR consultó con la empresa por qué no había renegociado toda su deuda, pero la compañía se negó a pronunciarse.

antes de parar



LAS CONSECUENCIAS

Viva se ha negado a responder cuántos vuelos y pasajeros han sido afectados por la suspensión de operaciones de forma inmediata y sin previo aviso a sus pasajeros.

La Superintendencia de Transporte le solicitó a la compañía garantizar los derechos de los usuarios con las acciones previstas en la normatividad vigente en materia de cumplimiento de contratos de transporte e información a los usuarios.

Además, advirtió que, ante el incumplimiento de dichos lineamientos, se adelantarían las investigaciones pertinentes para hacer cumplir la ley. Además, el mintransporte, **Guiller-**

Las aerolíneas aceptadas como terceros interesados en la integración

La Aeronáutica Civil resolvió aceptar a cinco aerolíneas como terceros interesados en el proceso de integración entre Viva y Avianca al considerar que se verían afectados económicamente por la decisión. Se trata de *Wingo, Ultra Air, Aerolíneas Argentinas, Latam y JetSmart*. Avianca ha dicho que su inclusión beneficia a las empresas internacionales. La Aerocivil defendió que el proceso se ha llevado a cabo con "celeridad y eficacia, y en todo tiempo se han respetado con rigor los términos procesales", según lo comunicado.

\$4,07

BILLONES ERA EL PASIVO TOTAL DE VIVA CON CORTE AL 31 DE ENERO, SEGÚN LO CERTIFICADO POR SU REVISOR FISCAL, KPMG.



Escanee para ver el comment y conocer detalles del rompecabezas que envuelve a Viva.

mo Reyes, se reunió con representantes de la aerolínea luego de la suspensión de vuelos.

Ya el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** de Perú informó que iniciará un proceso administrativo contra la aerolínea por el incumplimiento del servicio de cobertura de rutas. Mientras que los trabajadores de la aerolínea presentaron una demanda de acción popular ante el **Tribunal Administrativo de Cundinamarca**, con la que se busca que se ordene la integración de Avianca con Viva. Su meta es preservar los cerca de 1.200 empleos directos y 5.000 indirectos que genera la compañía.



EDUARDO ECHEVERRI LÓPEZ
@eduardoecheverri