



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN

*La Cámara de Diputados de la Nación...*

#### RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo nacional que, informe a esta Honorable Cámara, de manera precisa y detallada, sobre las siguientes cuestiones relativas al Grupo Aerolíneas Argentinas.

#### **Situación económica del Grupo Aerolíneas Argentinas**

- 1) Detalle la siguiente información en relación a la situación del Grupo durante el período 2021: ingresos por servicios prestados, costo de los servicios prestados, ganancia y pérdida bruta y resultado neto.
- 2) Indique el monto total de asistencia financiera recibida en concepto de aportes del Estado Nacional durante el período 2021. De contar con previsiones acerca de la cantidad de recursos del Estado Nacional que serán requeridos para financiar al Grupo durante el ejercicio en curso, proveerlas.
- 3) Informar si durante el período 2021, el Grupo ha contado con algún otro tipo de financiamiento estatal, así como si ha sido beneficiario de programas del Estado Nacional como el “Programa de Asistencia a la Producción y el Trabajo” (ATP) o “Programa de Recuperación Productiva” (REPRO). En su caso, detallar los montos y destino de dichos fondos.
- 4) Detalle todas las vías de financiamiento privado del Grupo durante el ejercicio 2021, indicando sus montos y destinos.
- 5) Indique los ingresos del Grupo por los servicios de traslado de vacunas e insumos médicos durante el año 2021, así como el costo que dichos servicios implicaron.
- 6) Habida cuenta que, según al último balance publicado, las pérdidas netas del Grupo alcanzaron los \$50.429 millones, debiendo recurrir a los aportes de Estado Nacional por US\$ 705 millones, informe las medidas adoptadas y las que prevé implementar, con el objeto de reducir el déficit del Grupo y la asistencia estatal.
- 7) Informe los resultados obtenidos a partir de la fusión de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral S.A. Al respecto, indique si la fusión de dichas empresas ha generado un mejoramiento de la situación económica del Grupo o en la calidad de los servicios prestados.
- 8) Adjunte el plan de negocios vigente durante el período en curso.

#### **Recuperación de la pandemia**



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

9) Informe la cantidad de vuelos de pasajeros realizados por el Grupo durante el mes de enero del 2022, así como en enero del 2020. De haber una diferencia, indique los motivos que la justifiquen.

10) Detalle todos los destinos y frecuencias a los que el Grupo prestó servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en enero del 2022, así como en enero del 2020. De haber una diferencia, indique los motivos que la justifiquen.

11) Indique la cantidad de asientos que fueron ofertados semanalmente por el grupo durante el mes de enero del 2022, así como en enero del 2020. De haber una diferencia, indique los motivos que la justifiquen.

12) Indique el factor de ocupación de los vuelos regulares de pasajeros del Grupo durante el mes de enero del 2022, así como en enero del 2020. De haber una diferencia, indique los motivos que la justifiquen.

13) Detalle las medidas implementadas por el Grupo con el objeto de recuperar la situación pre pandémica en relación a la cantidad de destinos, frecuencias, asientos ofertados y el factor de ocupación, y los resultados logrados por cada una de esas acciones. De prever otras medidas para los próximos meses, indícalas.

14) Informe para cuándo considera que los servicios nacionales e internacionales de transporte regular de pasajeros que presta el Grupo se verán totalmente normalizados, de acuerdo a la situación de tales servicios en el período previo al inicio de la pandemia.

### **Acuerdo de Código Compartido con Aeroflot Russian Airlines**

15) Indique los motivos que llevaron a Aerolíneas Argentinas S.A. a suscribir un Acuerdo de Código Compartido con la aerolínea de bandera de la Federación de Rusia, Aeroflot Russian Airlines en el mes de octubre del 2021, para el transporte de pasajeros, carga y correo.

16) De haber contado, al momento de la suscripción, con previsiones acerca de los costos y beneficios que significaría dicho acuerdo durante el año en curso, detallarlos.

17) Habida cuenta que, a partir de la invasión de la Federación de Rusia a Ucrania, aerolíneas como Delta Air Lines y KLM Royal Dutch Airlines han cancelado a modo de repudio sus acuerdos de códigos compartidos con la aerolínea de bandera rusa, Aeroflot Russian Airlines. Indique si Aerolíneas Argentinas S.A. analiza adoptar alguna medida similar.

**JUAN MANUEL LÓPEZ**

**VICTORIA BORREGO**



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El Grupo Aerolíneas Argentinas fue reestatizado en el año 2008 en un proceso que inició en el mes de septiembre de ese año con la sanción de la Ley 26.412 que estableció que *“el Estado nacional procederá al rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A., Aerohandling S.A.) por compra de sus acciones societarias.”* Asimismo, encomendó al Tribunal de Tasaciones de la Nación a realizar las valuaciones correspondientes tomando en consideración los valores vigentes al 1º de julio de 2008 y quedando el precio que sea establecido, sujeto a la aprobación del Congreso de la Nación.

La discusión en ese entonces, giró en relación a si era conveniente la reestatización ya que el Grupo acumulaba una deuda de 890 millones de dólares que también pasaría a manos del Estado, con su expropiación. En ese sentido, durante la discusión legislativa dijimos, *“Pero no es eso lo que dice el proyecto, que habla de estatización, de compra, y la compra, tal cual está hoy, implica activo y pasivo; pero lo que nos indican los pocos números que tenemos y las presunciones es que el activo prácticamente no existe y que la deuda es de 900 millones de dólares. ¿A quién le cargamos esa deuda contraída por una empresa privada española de mafiosos? Al pueblo de la Nación Argentina. ¿Estamos dispuestos a hacer eso? No, señora presidenta.”*

La posición de la Coalición Cívica fue la de rechazar el proyecto oficialista y proponer la creación de una nueva persona jurídica que tenga por objeto prestar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga y que el personal del Grupo Aerolíneas Argentinas sea transferido a la nueva empresa del Estado. Asimismo, consideramos que el vaciamiento que se había producido en Aerolíneas Argentinas durante su gestión privada, debía ser investigado y, por ello, planteamos la creación de una comisión investigadora a los fines de determinar las responsabilidades penales.

En diciembre de 2008, el Congreso sancionó una nueva ley que declaró *“de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la Ley 21.499, las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.”* El expropiante, según los términos del decreto reglamentario de la ley, fue el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación a cargo de Julio Miguel De Vido. En cuanto al precio abonado, se estableció en el monto simbólico de \$1, justamente por la deuda que también era estatizada con la expropiación de la empresa. Esta cuestión fue objetada por Marsans ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) derivando, años más tarde, en una condena por 320 millones de dólares.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

Desde su reestatización, hasta la llegada de Cambiemos al poder, el Grupo fue dirigido por dirigentes políticos pertenecientes a la agrupación La Cámpora. Como es sabido, entre 2009 y 2015 Aerolíneas tuvo como presidente a Mariano Recalde, pero también ocuparon cargos en la empresa Axel Kicillof que fue gerente de finanzas y Wado de Pedro como director. En todos esos años, los aportes del Estado Nacional al grupo no bajaron de 564 millones de dólares al año, alcanzando el pico de 905 millones de dólares en 2012.

A solo un año de su reestatización, el kirchnerismo ya estaba haciendo política con la empresa, en detrimento de sus finanzas. Así fue como en 2009, la expresidenta Cristina Fernández de Kirchner acordó, con su entonces par brasileño Lula Da Silva, la compra de 20 aviones de la empresa Embraer para su incorporación a la flota de Aerolíneas Argentinas, por un monto total de 700 millones de dólares. Según los dichos de la actual vicepresidenta de la Nación, la compra se hizo por *"cuestiones económicas y políticas"*. No obstante, la compra no tuvo ninguna lógica económica: por un lado, se pagaron 34,9 millones de dólares por cada unidad, un precio altísimo que motivó la presentación de una causa por sobreprecios y, por otro, se trataba de unidades poco eficientes para el mercado local, así como para el Grupo Aerolíneas que pasó a tener, de esa manera, una tercera marca de aviones en su flota. De hecho, varios años más tarde, cuando se intent  reemplazar los Embraer por aviones Boeing, se presentó la dificultad de un mercado sin interés en tomar esos aviones.

Durante el gobierno de Cambiemos, las finanzas del Grupo Aerolíneas Argentinas mejoraron, consiguiendo reducir gradualmente el déficit de US\$ 564 millones en el año 2015 hasta tocar el piso de US\$ 199 millones en 2018, para luego volver a subir hasta los 426 millones de dólares en 2019. Esta mejora en los resultados se dio en el marco de un desarrollo del mercado aéreo local en general, con nuevas aerolíneas ofreciendo sus servicios en el país. Durante esos cuatro años, se crearon más de 90 nuevas rutas, las conexiones directas entre ciudades del interior se incrementaron en un 63%. Todo esto tuvo su paralelismo en la cantidad de pasajeros transportados, registrando en 2018 el record de 29,1 millones, un 38% mayor con respecto a 2015.

La vuelta del kirchnerismo trajo aparejada, una fuerte contracción del mercado oferente como consecuencia de la incertidumbre económica de la Argentina y de una serie de decretos y resoluciones que, conjuntamente a los problemas generados por la pandemia, dificultaron la continuidad de la actividad de muchas empresas aeronáuticas en el país. Así es como, durante estos años muchas aerolíneas dejaron de operar en el país y el mercado se fue concentrando cada vez más en Aerolíneas Argentinas. No obstante, la falta de competencia, en detrimento de los usuarios, no ha generado, hasta el momento, un mejoramiento en los resultados de la empresa. De hecho, a pesar de este fenómeno, Aerolíneas ha reducido su oferta de destinos, frecuencias y asientos. En conclusión, hemos llegado a un extremo tal de ineficiencia, en el que Aerolíneas Argentinas vuela menos, prácticamente no compete, pero nos sale cada vez más caro.

Meses atrás, Aerolíneas Argentinas suscribió un Acuerdo de Código Compartido con la aerolínea de bandera de la Federación de Rusia, Aeroflot Russian Airlines, con el objeto de



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

explotar conjuntamente diversas rutas aéreas con origen de partida en Moscú y en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Dicho acuerdo fue aprobado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) mediante la Resolución N° 336/2021. Ahora, a partir de la invasión de Rusia a Ucrania, la ruta que iba de Madrid a Moscú no puede ser llevada adelante debido a la prohibición del Reino de España de todos los aterrizajes y despegues de aeronaves rusas. En consecuencia, el acuerdo de código compartido entre Aerolíneas Argentinas y Aeroflot se ha visto suspendido por ser el aeropuerto de la ciudad de Madrid, el único punto de conexión entre dichas aerolíneas.

Así como múltiples países han adoptado medidas de restricción a la navegación aérea rusa, varias aerolíneas como Delta Air Lines y KLM Royal Dutch Airlines, también optaron por definir medidas en repudio a la agresión del país presidido por Vladimir Putin sobre la soberanía y el pueblo ucraniano. En ese sentido, cancelaron todos los vuelos a Rusia, así como los acuerdos de códigos compartidos con Aeroflot. A diferencia de estas empresas, hasta el momento, el Grupo Aerolíneas no ha adoptado medidas y mantiene vigente su acuerdo de código compartido con la aerolínea rusa Aeroflot, aunque sin operaciones por el momento por las cuestiones ajenas ya resaltadas.

El Proyecto de Resolución que promovemos, encuentra fundamento en el artículo 100, inciso 11 de la Constitución Nacional. Si bien somos conscientes de que el Grupo Aerolíneas Argentinas está compuesto por un conjunto de sociedades anónimas, siendo su naturaleza de carácter privado, ello no obsta la pertinencia del presente pedido de informes. Es que, a partir de la expropiación llevada adelante en el año 2008, el Estado Nacional es el titular de casi la totalidad de las acciones de las empresas que componen el Grupo. Es decir, que nos encontramos ante una sociedad anónima de propiedad estatal que, conforme el artículo 8°, inciso b) de la Ley de Administración Financiera integra el Sector Público Nacional.

De esta manera, existe en el Grupo Aerolíneas Argentinas un interés público que está dado, por un lado, por la continua transferencia de fondos por parte del Poder Ejecutivo nacional a las empresas de ese Grupo y, por otro, por la actividad de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga que presta y que fuera declarado servicio público por la Ley 26.412.

A su vez, de la mayoría accionaria del Estado se desprende que los directores (quienes según la Ley 19.950 tienen a cargo la administración de la empresa) sean designados por el Poder Ejecutivo Nacional. Por ese motivo, tales directores son, conforme el Decreto 196/2015, *“funcionarios públicos a los efectos de la delimitación de su responsabilidad y respecto de los actos realizados en el ejercicio de sus funciones.”*

En esa línea, la Procuración del Tesoro de la Nación se refirió al régimen jurídico aplicable a las sociedades anónimas de propiedad estatal, en general, y al Grupo Aerolíneas Argentinas, en particular, mediante el Dictamen N° 301:049. Allí consideró que *“el escenario jurídico debe integrarse con las disposiciones de la Ley General de Sociedades (Derecho Privado) y los principios generales del Derecho Privado, excluyendo los principios del Derecho Administrativo.”*



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*Sin embargo, sí cabe aplicar los principios constitucionales, pues estos recaen sobre todo el andamiaje jurídico de las actividades estatales.”*

Asimismo, resaltó que, *“el control de la marcha de estas sociedades requiere, a su vez, la observancia de los principios de publicidad, transparencia y acceso a la información”*. Vale resaltar que, en relación a este aspecto, la Ley de Acceso a la Información Pública N° 27.275 comprende, en la enumeración de sujetos obligados del artículo 7°, a las *“empresas y sociedades del Estado que abarcan a las empresas del Estado, las sociedades del Estado, las sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria, las sociedades de economía mixta y todas aquellas otras organizaciones empresariales donde el Estado nacional tenga participación mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias;”*

Por último, en el citado dictamen, la Procuración del Tesoro hizo referencia a los principios de eficacia y eficiencia que deben ser observados por este tipo de sociedades, en la medida que se encuentran comprometidos recursos públicos, destacando el derecho de las personas a una buena administración.

El dictamen concluye diciendo que *“la propiedad estatal (con la consiguiente utilización y, en su caso generación de recursos públicos), los cometidos públicos involucrados y la designación de autoridades por parte de la Administración, entre otras circunstancias, impiden prescindir por completo del derecho administrativo”*. De esta manera, no quedan dudas que el Grupo Aerolíneas Argentinas, compuesto por Sociedades Anónimas de propiedad estatal, está sujeto a diversas normas y principios de carácter público, especialmente al control y fiscalización, así como a la rendición de cuentas por parte de los directores designados por el poder ejecutivo nacional que revisten el carácter de funcionarios públicos.

Por estos motivos es que solicitamos nos acompañen en este proyecto que busca conocer una serie de datos vinculados a la situación económica del Grupo Aerolíneas Argentinas. Concretamente, en relación a su déficit, la asistencia del Estado que se requerirá este año, así como las medidas que se están tomando, y las que se prevén implementar, que tiendan a mejorar los resultados de la empresa y reducir su dependencia de aportes del Estado Nacional. Asimismo, se pretende conocer cuántos destinos está operando el Grupo, las frecuencias y asientos ofertados, y los motivos que justifican el retroceso de esos puntos al contrastar con los números previos a la pandemia.

**JUAN MANUEL LÓPEZ**

**VICTORIA BORREGO**