

PROYECTO DE RESOLUCION

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

RESUELVE:

Expresar su beneplácito por el aniversario número quince de la re-estatización de 'Aerolíneas Argentinas', ocurrido el día 17 de julio de 2023, en virtud de lo cual se recuperó nuestra aerolínea de bandera.

CARLOS Ybrhain Ponce

Diputado Nacional

FUNDAMENTOS

Sra. Presidenta:

En el día 17 de julio del corriente año, se cumplieron 15 años de la reestatización de nuestra aerolínea de bandera, Aerolíneas Argentinas, medida impulsada en el año 2008, en ocasión de la inauguración de obras realizadas en el Aeropuerto Internacional de Resistencia, por la entonces presidenta Cristina Fernández de Kirchner, que anunció que enviaría al Congreso Nacional, el proyecto de ley para la estatización de Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas y las demás empresas pertenecientes al Grupo Aerolíneas Argentinas. Pero para llegar a ese punto se recorrió un largo camino.

En los últimos años, Aerolíneas Argentinas vivió momentos cargados de épica, como la llegada de las primeras vacunas contra el Covid-19 o el viaje de la Selección argentina, campeona del mundo en Qatar. Sin embargo, una década y media atrás, el escenario era muy distinto.

Comencemos por recordar que Aerolíneas Argentinas nació en el año 1950 por un decreto del Presidente Juan Domingo Perón, mediante la unión de cuatro aerolíneas (Aeroposta, A.L.F.A., FAMA y Z.O.N.D.A.). En ese tiempo Argentina no contaba todavía con ningún aeropuerto de proporciones, por lo que el gobierno de Juan Domingo Perón construyó el Aeropuerto Internacional de Ezeiza para satisfacer esa necesidad. Fueron clave para el crecimiento de Aerolíneas los nombres de Alfonso Aliaga García y Dirk Wessel Van Layden, quien había sido piloto de la línea aérea francesa Aéropostale y tuvo gran influencia en la mejora de la calidad de los vuelos.

En diciembre de 1951, después de tan solo un año de operaciones la Sociedad Interamericana de Prensa la designó como la mejor empresa aerocomercial del mundo, por su eficiente organización y la calidad de sus servicios.

Tras el derrocamiento del Presidente Perón, en 1955, el Estado Nacional decidió abrir el transporte aerocomercial, nacional e internacional, a la libre competencia y pronto surgieron empresas privadas como: Transcontinental, ALA, Austral, Transatlántica Argentina y AeroChaco, entre otras. Ante este nuevo desafío, en abril de 1958 el presidente de la empresa Juan José Güiraldes convenció al Presidente argentino Arturo Frondizi de la compra de seis de los nuevos aviones jet Comet IV, que recientemente habían inaugurado los vuelos comerciales en jets a nivel mundial, con la condición de que Aerolíneas los pagaría más tarde. Fue así que Aerolíneas recibe, el 2 de marzo de 1959 en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, el primer jet de este tipo con el nombre de Las Tres Marías, adelantándose una vez más, a las otras compañías aéreas de Sudamérica y con los que mantuvo un crecimiento sostenido durante los años '60, inaugurando el 19 de mayo de 1959 el vuelo en jet a Europa (Londres, Madrid, París y Roma) y el 30 de ese mismo mes a los Estados Unidos. Cabe destacar que Aerolíneas fue la primera compañía en volar reactores en Latinoamérica.

En 1979, la compañía se transformó en Sociedad del Estado. No obstante, 11 años después, en noviembre de 1990, sería una de las iniciadoras de la indigna espiral de privatizaciones de la presidencia de Carlos Menem al pasar a manos del consorcio español Iberia. Se convertía en Aerolíneas Argentinas S.A.

La empresa se transfirió sin ningún pasivo, ya que antes el Estado absorbió su deuda. Iberia se quedó con el 57%, por el que abonó u\$s1610 millones en títulos públicos y apenas 260 millones en efectivo. Para conseguir el dinero, se endeudaron y traspasaron el pasivo a la cuenta de la propia Aerolíneas Argentinas.

En poco tiempo comenzaría el vaciamiento. Se vendieron oficinas comerciales en el país y el exterior, incluido el emblemático edificio de Perú y Rivadavia diseñado por Clorindo Testa, los simuladores de vuelo y las 28 aeronaves que conformaban la flota. También se desmantelaron los talleres y levantaron decenas de rutas y escalas.

En 1994, la frágil situación de la empresa se siguió resquebrajando. A través de un nuevo entendimiento, Iberia aumentó el capital a u\$s500 millones y se quedó con el 85% de las acciones. El Estado retuvo el 5% y los trabajadores el 10% restante. Un año después, ante el inicio de la privatización de Iberia, el Estado español transfirió Aerolíneas al Instituto Nacional de Industrias, antecesor de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

Más tarde, en 1996, entraron más actores en escena: accedieron al capital bancos de Estados Unidos, como Merrill Lynch y Bankers Trust, al igual la aerolínea de Estados Unidos American Airlines, que terminó retirándose meses más tarde. La situación de la empresa no mejoró y en el año 2000 se declararon en convocatoria de acreedores.

Ya en el nuevo milenio, Aerolíneas sufrió a la par del país. En junio de 2001, atravesó la peor crisis en su historia: se suspendieron vuelos a siete destinos internacionales y la empresa entró en una nueva convocatoria de acreedores, en medio de despidos y conflictos gremiales. Se encontraba técnica quebrada y sin posibilidad de seguir operando sin recurrir a un concurso. Un mes más tarde, la aerolínea Aero Continente presentó al gobierno español una oferta de compra de la empresa argentina por u\$s100 millones.

En octubre de ese año, el control de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas fue cedido al Grupo Marsans, un consorcio español formado por las aerolíneas privadas Spanair y Air Comet, que adquirió el 92,1% de las acciones.

Lo que siguió fue la utilización de la estructura y el lugar histórico de la aerolínea de bandera para hacer crecer a las demás empresas. Air Comet se basó en los negocios de las empresas del Grupo Aerolíneas para apalancar el crecimiento de unidades de negocios distintas, como Air Comet Europa, Air Comet Chile, Marsans Internacional Argentina y Marsans Internacional Chile, lo que profundizó la debacle de la compañía que había sabido ser orgullo de los argentinos y la llevó a un estado de precariedad extrema.

A fines de 2004, la empresa logró salir de convocatoria de acreedores. Dos años más tarde, ante desavenencias con el consorcio internacional por la cuestión de las tarifas, el Gobierno acordó un aumento del 5 al 20% de la participación estatal.

Mientras tanto, el Grupo Marsans siguió transfiriendo dinero, aviones y combustible para mantener las operaciones de Air Comet y Air Comet Chile, y no pagaba los salarios a los trabajadores y de eso se hacía cargo el Estado argentino, al igual que del combustible de los aviones. El 10 de julio de 2008, el representante del Gobierno en el directorio del Grupo Aerolíneas Argentinas, Julio Alak, junto a los gremios aeronáuticos, denunció a la empresa ante la Justicia y solicitó la intervención judicial. Comenzaba la recuperación. Una semana más tarde, el 17 de julio de 2008, llegaría la esperada noticia. La Presidenta anunció el proyecto de ley para la estatización de Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas y las demás empresas pertenecientes al Grupo Aerolíneas Argentinas.

El 24 de julio, el Gobierno envió al Congreso de la Nación el proyecto de estatización de Aerolíneas Argentinas, que fue aprobado en Diputados el 22 de agosto por 167 votos a favor y 79 en contra, y fue remitido para su tratamiento por el Senado. El 3 de septiembre, el proyecto fue aprobado en el Senado por 46 votos en favor y 21 en contra, convirtiéndose en la Ley 26.412. El país recuperaba a su aerolínea de bandera.

Aerolíneas Argentinas ha realizado una importante renovación de su flota y de su infraestructura general contando, por ejemplo, con su propio centro de instrucción de pilotos (CeFePra) o el nuevo Hangar 5, el más grande de Latinoamérica. Del mismo modo, se encuentra en un constante proceso de modernización en todas sus aéreas, tanto operativas como de servicio al pasajero.

Actualmente el Grupo Aerolíneas cuenta con una flota compuesta por aeronaves Embraer 190, Boeing 737-800 y Boeing 737-MAX8, Airbus 330-200 y 340-300. Aerolíneas Argentinas cubre una extensa red de destinos domésticos, regionales e internacionales.

Cuando el Estado argentino se hizo cargo de la aerolínea, en el año 2008 (que corresponde al último año de la gestión privada), el déficit era 942 millones de dólares y la facturación 1000 millones de dólares. En 2015 Aerolíneas Argentinas dio un déficit por unos 464 millones de dólares.

Desde que fue estatizada la participación presupuestaria, la compañía recibió en 2009 aportes del Estado que significaron el 0,73 % del Presupuesto Nacional, en 2010 el 0,53 % y en 2013 volvió a reducirla al 0,37 % y para 2014 cerró en el 0,17 %.

A partir del 29 de agosto del 2012, Aerolíneas es confirmado como miembro de la alianza global SkyTeam, ofreciendo a sus pasajeros la posibilidad de volar a 1057 destinos a nivel mundial.

Aerolíneas Argentinas es la línea aérea de bandera de la República Argentina, dedicada al transporte comercial de pasajeros y carga y es reconocida por ser una de las mejores y más seguras aerolíneas del mundo y elegida por Travelers' Choice Awards como la mejor aerolínea de América en cuanto en a servicios a bordo y puntualidad de 90 por ciento.

Sra. Presidenta, por los motivos expuestos y convencido de los resultados beneficiosos para la patria en orden a la conectividad federal y la soberanía, solicito a mis pares su acompañamiento para aprobar el presente proyecto.

CARLOS Ybrhain Ponce

Diputado Nacional