

## **PROYECTO DE DECLARACIÓN**

La Honorable Cámara de Diputados

### **DECLARA:**

Expresar su rechazo a las propuestas de privatización de 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 Estado Nacional garantizará el servicio público del transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina brindado por las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A..

**Jorge Antonio Romero – Diputado de la Nación**

**Sand Nancy – Diputada de la Nación**

**Zulli Cristian Alejandro – Diputada de la Nación**

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Aerolíneas Argentinas, aplaudida por trasladar las primeras vacunas, insumos médicos y argentinos varados en el exterior durante la pandemia del Covid-19, es blanco de críticas libertarias y una de las cabezas de la lista de privatizaciones que quiere llevar a cabo el presidente Javier Milei. Privatizada en 1990 y reestatizada en el 2008, la aerolínea de bandera cumple un rol crucial para la conectividad de un país federal ya que, además de la función social, genera un impacto en el desarrollo económico local.

Aerolíneas Argentinas surge en 1950 como la principal empresa de transporte aéreo del país tras la fusión de Alfa, Zonda, Fama y Aeroposta. A principios de la década del 90 fue privatizada tras la sanción de la Ley 23.696 (Reforma del Estado) de agosto de 1989 que permitía la privatización, fusión y disolución de empresas estatales. Aerolíneas fue vendida a la empresa estatal española Iberia y resultó en un caso emblemático de vaciamiento de sus recursos y bienes.

En ese momento contaba con 28 aviones y uno alquilado. Iberia pagó 260 millones de dólares en efectivo que obtuvo mediante endeudamiento para luego cargárselo a Aerolíneas Argentinas y 1610 millones en títulos públicos.

Por su parte, el Estado argentino, antes del traspaso, se hizo cargo de las deudas de la empresa que alcanzaban los 868 millones de dólares. Ya en 1994, a través de la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), el gobierno de turno le entregó la "acción de oro" de Aerolíneas que le permitió tomar las decisiones estratégicas y de venta de activos con lo que terminaron de vaciar la empresa. Esa etapa también contó con un lapso de gestión de American Airlines que quitó el sistema de reservas y le vendió a Aerolíneas Argentinas el sistema que esa línea aérea estadounidense había desarrollado, para luego volver la gestión a los españoles.

Se deshicieron de las aeronaves, los tres simuladores de vuelo para capacitación -los únicos de América Latina en ese momento-, las oficinas comerciales de Roma, París, Nueva York, Miami, Madrid, Bogotá, Lima y Caracas, así como también desarmaron los talleres y abandonaron rutas valiosas como Holanda (Países Bajos), Francia, Alemania, Inglaterra y Suiza y combinaciones a París, Londres y Frankfurt. Con esto, la pérdida por parte de Aerolíneas, no fue solo de bienes tangibles sino también de aquellos de valor estratégico como las rutas aéreas, el sistema de reservas y la red de procesamiento de datos en favor de la empresa española Iberia.

Para el año 2000 entró en convocatoria de acreedores y en el 2001 el gobierno español entregó la empresa al Grupo Marsans por 1 (un) Euro. Este grupo, propietario también de la empresa Air Comet que operaba vuelos turísticos charter, a cargo de Gerardo Díaz Ferrán y Antonio Mata, se ocupó del vaciamiento de Aerolíneas y Austral y del crecimiento y equipamiento de otras unidades de negocio del Grupo en detrimento de nuestra línea de bandera. Esta operatoria de desvío de fondos, concluyó con la aerolínea quebrada, sin poder pagar sueldos, ni nafta ni tasas aeroportuarias.

Hoy nos encontramos frente a discursos alejados de la mirada estratégica que debe tener la construcción de un país para todos. Se pretende volver a cero el esfuerzo que tanto le ha costado al pueblo argentino para reconstruir las empresas públicas luego de la estafa de las privatizaciones.

Otra vez la excusa de que una empresa deficitaria debe cerrar o debe estar en manos privadas como una idea nueva. Se decide ignorar la importancia que una línea aérea de bandera genera; se omite hablar de los 11.029 puestos de trabajo que deben protegerse de manera directa y de los otros 92.652 promovidos de manera indirecta para todos aquellos que trabajan y viven en nuestro extenso territorio nacional y que por razones antieconómicas no llegan ni llegarán explotadores aéreos privados.

En cuanto a los discursos de la falta de eficiencia que se pregonan, debemos observar y contrastar los datos financieros durante la primera gestión estatal (2010-2015), la gestión (2015-2019) y la gestión (2019-2023).

Entre 2010 y 2015, se redujo el déficit año tras año y la empresa terminó con un déficit de 200 millones de dólares. Entre 2018 y 2019, los dos últimos años del gobierno de Mauricio Macri, el resultado fue de 552 millones y 667 millones de dólares de déficit respectivamente. En 2020, aún en plena pandemia y crisis de todas las compañías aéreas a nivel global, se redujo a 654 millones de dólares y en 2021 se cerró con 438 millones de dólares de déficit.

Durante 2022, los aportes del Estado a la empresa fueron de 353 millones de dólares, lo que representa el 50% de lo recibido en 2021. Aerolíneas recibió solo el 65% del presupuesto proyectado para ese año. De un presupuesto de 72 mil millones de pesos, aprobado por la ley de presupuesto, solo se utilizaron 47 mil millones, pero Aerolíneas giró al tesoro 83.000 millones de pesos en impuestos pagados. Esto significa que, si Aerolíneas no existiera, el tesoro perdería 36.000 millones de pesos de recaudación de impuestos. Y el año 23 es mayor la diferencia: el tesoro giró 6.000 millones de pesos y Aerolíneas transfirió 82.000 millones de pesos. En cuanto al impulso que el transporte aéreo genera en la economía, en el año 2022 Aerolíneas aportó 6000 millones dólares al PBI nacional, y además tuvo la pérdida más baja desde la reestatización: 246 millones de dólares. Todos datos obtenidos de la Oficina de Presupuesto de este Cuerpo.

Con respecto al patrimonio de la compañía el resultado del proceso de desinversión y vaciamiento se refleja en los balances. Cuando el Estado se hizo cargo en el año 2008, la recibió con un patrimonio neto negativo de 1.118 millones de dólares. Mediante la inversión, en el año 2015 ya tenía patrimonio neto positivo y el macrismo la entregó con un patrimonio neto negativo de 518 millones, resultando indiscutidamente no solo una gestión deficiente sino un perjuicio al Estado argentino.

En 2019 el déficit fue de 667 millones de dólares. Los dos años de la pandemia, en tanto, se situó en 654 y 439 millones respectivamente, mientras que en 2022 se redujo a 246 millones. En agosto de 2023 se presentó un balance semestral con un déficit de 48 millones de dólares, y en los segundo seis meses dio como resultado ganancias por 32 millones de dólares.

Todo esto, sin tener en cuenta el aporte sustancial que una buena gestión que hace al crecimiento económico del país. Volando en sus niveles normales, la empresa genera un impacto económico anual sobre el PBI de \$3.400 millones de dólares entre efecto directo, indirecto e inducido. Considerando exclusivamente el impacto en el turismo en los últimos 9 años (2013-2021), Aerolíneas Argentinas provocó consumos por \$20.200 millones de dólares de sus pasajeros en turismo receptivo e interno en el país. Aerolíneas es la más grande de la Argentina y la única que vuela a todas las provincias del país, conectando Buenos Aires con 38 destinos de cabotaje y a 21 destinos internacionales. Cuenta con 43 rutas entre ciudades sin pasar por la capital. Hay 21 rutas troncales a las que no llega ninguna otra aerolínea y de los 43 tramos entre provincias, hay 38 tramos que no son ofrecidos por ninguna línea aérea privada. Si hablamos de federalismo en serio, de conectar al país con mirada productiva, nuestra aerolínea de bandera estatal resulta fundamental. El transporte aerocomercial privado, por una cuestión lógica, solo realiza vuelos rentables, mientras que el objetivo de Aerolíneas Argentinas es mayor, es estratégico y está al servicio del desarrollo nacional. Los gestores privados de Aerolíneas Argentinas nunca habían ofrecido vuelos regulares en tantas ciudades nacionales como hoy lo hace la administración estatal.

En definitiva, se trata de sincerar los debates y desmitificar las falacias que se repiten en clave privatizadora. Aquellos que quieren desacreditar la gestión pública de Aerolíneas asegurando que no es eficiente en términos económicos fueron los más ineficientes a la hora de gestionar la empresa. Intentan evaluar a Aerolíneas solo en función de los balances omitiendo el aporte de la empresa al crecimiento económico del país y la función social que cumple. Más allá de la innegable importancia del turismo, la llegada de inversiones o el desarrollo económico de un país, ¿qué valor tiene trasladar a tiempo a un paciente, un médico o un órgano para salvar una vida? ¿qué valor se asigna a la conectividad de todas las capitales de provincias con la Ciudad Capital? ¿Cuánto vale tener los aviones a disposición para repatriar varados en el exterior o para buscar insumos sanitarios y vacunas en todas partes del mundo? ¿Qué valor tiene gozar de la

soberanía de nuestros cielos para impulsar la economía y resolver los grandes inconvenientes u oportunidades que surjan con su potencial de conectividad inmediata nacional e internacional? La gestión privada en Aerolíneas Argentinas de empresas de renombre como Iberia, American Airlines, la SEPI o el Grupo Marsans tuvo resultados terriblemente nocivos para el transporte aéreo de la Argentina. Por eso, la aplicación de nuevos límites a la transferencia de las acciones de la línea aérea de bandera estatal es fundamental para la continuidad de la conectividad aérea jamás alcanzada por una gestión privada en Aerolíneas Argentinas, y el sostenimiento de más de 100.000 puestos de trabajo directos e indirectos en todas las provincias.

Es por los motivos expuestos, que solicitamos a este Honorable Cuerpo la aprobación del presente proyecto de Declaración.

**Jorge Antonio Romero – Diputado de la Nación**

**Sand Nancy – Diputada de la Nación**

**Zulli Cristian Alejandro – Diputada de la Nación**