



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación Declara:

Su rechazo a cualquier privatización, total o parcial, de Aerolíneas Argentinas y a la tentativa del gobierno nacional de avanzar con este proyecto de desguace y negocio para empresarios amigos, como la que promueven en el Congreso Nacional con el apoyo de diversos bloques.

Su completo apoyo al reclamo de las y los trabajadores de Aerolíneas Argentinas por la actualización de sus salarios desde el mes octubre de 2023, y que los mismos sean ajustados de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) que mide el INDEC, y su indexación mensual por el mismo.

Su defensa irrestricta del derecho a huelga y a la protesta de las y los trabajadores, y su enérgico repudio al intento de establecer normas que interfieran con este derecho de las y los trabajadores aeronáuticos, garantizado por las leyes y los convenios internacionales.

Vanina Biasi



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

La Comisión de Transporte inició el debate de proyectos para privatizar Aerolíneas Argentinas. Volvemos a escuchar los remanidos argumentos sobre el déficit, la eficiencia y la competitividad de nuestra línea de bandera como si las y los trabajadores aeronáuticos y los pasajeros no hubieran atravesado ya las costosísimas consecuencias de entregar al capital privado no sólo Aerolíneas Argentinas, sino nuestros cielos y aeropuertos.

La navegación aérea es un servicio fundamental para el desarrollo del país que sin embargo se transformó en botín para todo tipo de aventureros y carreristas políticos donde la privatización de sus áreas más rentables sigue siendo su instrumento principal. Es una historia que ya vivimos.

En 1990 la Aerolíneas Argentinas estatal tenía 11.200 trabajadores y trabajadoras, una facturación anual de 1.600 millones de dólares, ganancias por 90 millones, 30 aviones propios, oficinas de representación en las principales capitales del mundo y un reconocimiento mundial que pocas empresas de aeronavegación lograron.

Diez años más tarde, tras su privatización durante el gobierno peronista de Carlos Menem, solo le quedaban 5.500 empleados, una flota de 43 aviones alquilados y uno solo propio, mil millones de facturación anual, una deuda de 850 millones de dólares, y con rutas nacionales e internacionales entregadas bajo el argumento de que no eran rentables. ¿Cómo se llegó a esta situación?

Fue necesaria una intensa campaña mediática para instalar que “nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del estado”. La privatización de Aerolíneas fue parte de todos los servicios públicos que fueron demonizados desde la dictadura militar y las empresas públicas endeudadas y vaciadas para rematarlas. Peor aún, esta privatización fue pedida por el FMI como condición para volver a los mercados de crédito internacional, haciendo que Argentina ingrese al Plan Brady con nuevos ciclos de endeudamiento y sometimiento. Antes de vender la empresa, el Estado argentino se hizo cargo de sus pasivos de 868 millones de dólares. Iberia la adquirió por 260 millones de dólares en efectivo y 1.610 millones de dólares en títulos públicos y, para hacerlo, tomó un préstamo que luego cargó al balance de la propia *Aerolíneas*, lo que demuestra la estafa de la política privatizadora.

Se usaron mecanismos fraudulentos y lesivos para el patrimonio público. Se vendió la compañía a un tercio de su valor a la empresa estatal española Iberia y los empresarios argentinos Pescarmona y Luis Zenón. Los nuevos dueños pagaron 142 millones de dólares en Bonex 89 y 1.610 millones con títulos de la deuda externa cuyo valor real eran 240 millones.

El Estado español recibió la compañía sin efectuar pago alguno, sin ningún tipo de deudas y con un regalo extra: Austral Líneas Aéreas, una privada en default que el Estado argentino había rescatado. Recién siete meses después de haber tomado la empresa, en junio del 91, desembolsó 271 millones. Lo hizo tras imponer nuevas condiciones en la negociación inicial.

Un año después Argentina denunció incumplimientos en los pagos de Iberia. El gobierno español ya había iniciado maniobras contables trasladando pasivos de Iberia a Aerolíneas. Iberia utilizó como garantía para comprar otras compañías aéreas parte de la flota de Aerolíneas Argentina e hipotecó los aviones para financiar futuros pagos de la propia deuda que tenía con el Estado argentino.

En solo dos años, Iberia transfirió a Aerolíneas la deuda de su casa matriz, así la aerolínea privatizada que había sido entregada sin deudas, ya tenía compromisos por 530 millones de dólares, exigiendo al gobierno argentino que se hiciera cargo de esa deuda con el apoyo del ministro Cavallo.

Para 1993 los socios argentinos se retiraron volviendo al Estado el 43% de una empresa quebrada. En 1994 Iberia, logró imponer en la asamblea de socios la aprobación de un aumento de 500 millones de dólares en el capital de la empresa, lo que significó un aporte de casi 250 millones de dólares por parte del Estado argentino. En los años siguientes se sucedieron en la conducción de la empresa American Airlines, el Estado español y Marsans controladora de Iberia.

Durante 1999 la compañía perdió 240 millones y gastó 77 millones para pagar intereses de su deuda. En los primeros tres meses del 2.000 tuvo pérdidas por 72 millones y sumaba una deuda total de 843 millones. Para que acepte un nuevo salvataje económico, anunciaron 500 despidos que paralizaron a la empresa con medidas de fuerza tomadas por los gremios. Salvar a Aerolíneas se transformó en una causa nacional.

La experiencia de las empresas estatales privatizadas en los 90 indica que el capital privilegia sus ganancias por sobre el servicio, aún si tiene subsidios o tarifazos exorbitantes. En materia de aviación comercial, LAPA, Sol y Latam sólo dejaron muerte o despidos. Y en Aerolíneas Argentinas el vaciamiento de la línea de bandera.

En 2001 Aerolíneas estuvo a punto de desaparecer, quebrada y fue salvada por una inmensa movilización de sus propios trabajadores que impusieron un plan de rescate. La etapa “post-2001” fue la de la gestión Marsans: la empresa siguió hundiéndose hasta llegar a la reestatización de 2009. Ese momento era fundamental para realizar una auditoría y demostrar la deuda fraudulenta de la empresa y exigir al Estado Español que se hicieran cargo de la deuda de la empresa. No sólo no se hizo, sino que hoy, a dos años, todavía el Estado argentino tiene que afrontar un juicio en el CIADI por la discusión del valor de la “expropiación de la compañía”. Bajo la gestión de los gobiernos kirchneristas, también fueron imputados los ministros Julio De Vido y Ricardo Jaime por compra de aviones con sobrepagos. Sostenemos que en lugar de haber mantenido todos estos años durante la gestión kirchnerista la empresa como una Sociedad Anónima, debió haberse

avanzado hacia ser una compañía 100 por ciento estatal, y no al servicio de las ganancias de la empresa sino al servicio de las necesidades populares.

El Gobierno de Milei extorsiona a las y los trabajadores aeronáuticos con la esencialidad anti huelgas y pretende que acepten pasivamente la destrucción de sus ingresos. Apoyarlos es una causa popular.

Este proyecto es parte de la pelea por defender Aerolíneas Argentinas, que sea 100% estatal y puesta a funcionar bajo gestión y administración democrática de sus trabajadoras y trabajadores. Como parte de un sistema de transporte único e integrado en manos del Estado, a fin de brindar un servicio eficiente, seguro y accesible para millones, que no se guíe por el lucro privado ni la ganancia capitalista, si no en función del desarrollo del país y en beneficio sus trabajadores y trabajadoras y los usuarios.

Por lo manifestado solicito a las y los Diputados que acompañen el presente Proyecto de Declaración.