



PROYECTO DE LEY

La H. Cámara de Diputados de la Nación

ANULACIÓN DEL DECRETO 873/2024 DE PRIVATIZACIÓN DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS

Artículo 1.- Anulese el Decreto 873/2024 publicado en el Boletín Oficial con fecha 1° de octubre de 2024.

Artículo 2.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 3.- De forma.-

Christian Castillo

Nicolás del Caño

Alejandro Vilca

Vanina Biasi

Mónica Schlotthauer

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El pasado 1 de octubre, con las facultades que le otorgó la Ley de Bases, bajo el [Decreto 873/2024](#) y con las firmas del presidente Javier Milei, el jefe de Gabinete Guillermo Francos y el Ministro de Economía Luis Andres Caputo, el gobierno nacional declaró sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas S.A.

Amparado en el inconstitucional Decreto N° 70/23, en el que se declaró la “emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal y administrativa” y se dispuso un “programa

general de desregulación de la economía a través de la eliminación de barreras y restricciones estatales”, el nuevo decreto reafirma que “la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial” y establece un “reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo (...) tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos”.

La nueva resolución también se ampara en el Decreto N° 599/24, que aprobó el Reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales y permite a personas humanas o jurídicas con domicilio legal en el país o extranjeras, operar en Argentina bajo la política de “cielos abiertos”, basada según se consigna en los principios de “libre acceso a los mercados” y “lealtad comercial”, entre otros.

En su decreto, el Gobierno sostiene que “heredó” más de sesenta (60) empresas del Estado con participación mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias y recuerda que mediante la Decisión Administrativa N° 85/18 se aprobaron los “Lineamientos de Buen Gobierno para Empresas de Participación Estatal Mayoritaria de Argentina”, que establece que “las empresas en las que el ESTADO NACIONAL tenga participación mayoritaria deben ser gestionadas con criterios de buen gobierno y eficiencia, tal como sucede en las empresas de capital mayoritariamente privado”.

En este marco, el decreto sostiene que la re-privatización de Aerolíneas Argentinas es un “salvataje” que tiene como fin contribuir, tras 16 años de su estatización, “al crecimiento del Producto Bruto Interno, al ingreso de divisas y a la integración internacional”.

Como fundamento, afirma asimismo que “la empresa presentó marcadas pérdidas, las cuales fueron mitigadas a través del aporte del Tesoro Nacional con el fin de garantizar la continuidad operativa”, pese a lo cual los estados contables de la empresa mantendrían “déficit que imposibilita su funcionamiento en condiciones de libre mercado”. También sostiene que “a pesar del grave resultado económico que arroja la gestión de Aerolíneas Argentinas S.A., sus empleados mantienen importantes beneficios que contribuyen a empeorar la situación descripta”.

Como parte de esos supuestos “beneficios”, el decreto del PEN menciona los “pasajes gratis en clase ejecutiva que reciben los pilotos y su grupo familiar, la disponibilidad de pasajes sin costo a favor de DOS (2) familiares o de UN (1) acompañante para los días

festivos en los que deban trabajar, el pago de suplementos en dólares estadounidenses a los pilotos y grandes descuentos para el personal jubilado, entre otros”.

Intentando contraponer su situación a la del 52,9 % de la población que se encuentra en la pobreza y la del 18, 1% que se encuentra en la indigencia, según fuentes oficiales, el gobierno afirma que la privatización de Aerolíneas Argentinas permitirá “racionalizar” y “destinar los limitados recursos fiscales a atender las necesidades de los que menos tienen”.

En este proyecto de ley, los abajo firmantes rechazamos en absoluto estas afirmaciones, así como cualquier intento de privatización, en todo o en partes, de la aerolínea de bandera.

En primer lugar, porque muy lejos de las afirmaciones que se vierten en el decreto, la privatización de la empresa estatal, a fines de noviembre de 1990, estuvo muy lejos de ser una solución para Aerolíneas Argentinas. Su traspaso a la empresa estatal española Iberia, con un proceso que desde el inicio estuvo lleno de irregularidades y corrupción, debe leerse como un anuncio de los planes que este gobierno tiene para la empresa, sus trabajadores, y quienes más lo necesitan.

Recordemos que en aquel momento, previo a transferir la compañía, fue el propio Estado argentino el que absorbió la deuda de U\$S 1.000 millones, haciéndose cargo de la deuda con títulos públicos. La venta se realizó por un valor tres veces menor al real. Se entregó sin deuda, con 30 aviones propios y 10 mil trabajadores capacitados. Para hacerse del dinero para la compra, los españoles contrajeron deuda: el pasivo se lo trasladaron a la empresa que acababan de comprar.

En 1994, un informe para la CEPAL de Coloma, Gerchunoff y Olmos decía que “los estados contables no sólo mostraron una pérdida considerable para los primeros nueve meses de gestión privada de la aerolínea (equivalente a US\$ 26 millones), sino que también pusieron al descubierto una serie de aspectos que confirmaban las sospechas respecto de la escasa solidez financiera de parte del consorcio adquirente. Entre dichos aspectos merece destacarse el hecho de que el nivel de endeudamiento -que se suponía había partido de un nivel casi nulo, ya que la empresa fue transferida al sector privado sin deudas- se hallaba a la fecha del cierre de balance en un nivel de más de 3 veces el valor del patrimonio neto de la firma, ascendiendo el pasivo total de la compañía un valor de unos US\$ 840 millones”.

A partir de allí comenzó el desmantelamiento de la empresa. Iberia se deshizo de las oficinas comerciales de Aerolíneas en el país y en el extranjero, además de vender la flota de 28 aviones, rutas, la red de procesamiento de datos, el sistema de reservas y los simuladores de vuelo. Además, desmanteló los talleres. Pero el capital por todas las ventas y operaciones inmobiliarias nunca llegó, ni a Aerolíneas ni al país. No hubo un control adecuado del contrato, ni de la evolución de la empresa y su inventario de bienes.

En 1994 el gobierno argentino renunció a su derecho a fiscalizar decisiones estratégicas como las políticas de ruta y navegación.

En 1998, la norteamericana American Airlines se incorporó a la sociedad, pero lejos de aportar mejoras, fue parte de otra estafa: en menos de 24 meses se retira dejando una deuda de 874 millones de dólares.

Después de la privatización de la propia Iberia, la empresa quedó a cargo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) de España, que en 2001 la vendió a Air Comet, del grupo español Marsans.

Aerolíneas Argentinas estaba en bancarrota en 2001. Durante la presidencia de De La Rúa, el gobierno ibérico cedió de manera obligada la firma al grupo Marsans que adquirió el 92 % de las acciones. Sin embargo, surgieron nuevas denuncias, que incluyeron el robo de bienes de la empresa. Mientras crecían los rumores de despidos, la Ministra de Trabajo, Patricia Bullrich, advirtió que el futuro de Aerolíneas lo estaban contando en horas. Historia repetida.

Finalmente, en 2008, Aerolíneas fue reestatizada junto a Austral Líneas Aéreas mediante la Ley N° 26.466. 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 finalmente Marsans llevó al Estado argentino ante el Ciadi (tribunal extranjero al cual el gobierno argentino nunca renunció) por la estatización y en 2019 obtuvo una sentencia para ser resarcido en 320 millones de dólares.

El impacto de la privatización

En 1989, la Ley 23.696 de Reforma del Estado fue el primer paso del gobierno peronista de Carlos Menem para promover la privatización de muchas empresas estatales, entre ellas Aerolíneas Argentinas.

Un año después, el 21 de noviembre de 1990, Menem anuncia la privatización de la aerolínea de bandera, luego de 11 años como sociedad del Estado. La venta de la compañía se formalizó mediante el Decreto N° 2201 que primero constituyó a la compañía como una sociedad anónima. El traspaso finalmente se realizó a la empresa estatal española Iberia, con un proceso que desde el inicio estuvo cargado de irregularidades y corrupción.

El primer hecho de desguace fue que el propio estado argentino absorbió la deuda de U\$S 1.000 millones antes de transferir la compañía. En otras palabras, el Estado se hizo cargo de la deuda e Iberia desembolsó sólo 260 millones de dólares en efectivo. El resto, unos 1.610 millones, los pagó en títulos públicos que por ese entonces, valían poco y nada. En una negociación en la cuál la empresa concesionaria fue incumpliendo el contrato año a año en cuanto al plan de pago y de inversiones.

Así, si a comienzos de 1990 Aerolíneas tenía 11.200 trabajadores, una facturación de 1.600 millones de dólares anuales, ganancias por 90 millones, 30 aviones propios, oficinas de representación en las principales capitales del mundo y un reconocimiento mundial que no muchas empresas de aeronavegación lograron, tras su privatización, diez años más tarde, quedaban solo 5.500 empleados, una flota de 43 aviones alquilados y uno solo propio, 1.000 millones de facturación anual, una deuda de 850 millones de dólares, y rutas nacionales e internacionales reducidas, entregadas bajo el argumento de que no eran rentables.

Hoy transporta a 11 millones de pasajeros al año en casi 95 mil vuelos, lo que significa 2 de cada 3 pasajeros de vuelos de cabotaje, y conecta 22 destinos internos a los que ninguna otra empresa privada llega. También transporta 1,7 millones de pasajeros en vuelos internacionales, el 25% de los vuelos desde y hacia la Argentina.

Según datos del INDEC; en julio de 2024 la dotación de personal de la línea de bandera fue de 11.386, sin contar al personal tercerizado por otras empresas que operan y son parte de Aerolíneas Argentina.

En plena pandemia en el marco de la organización de operaciones especiales para buscar insumos sanitarios y vacunas, también realizó 384 vuelos que trajeron al país a 78.430 personas varadas, liderando los vuelos de repatriación frente a las operadoras privadas.

Desde la asunción de Milei, los trabajadores denuncian que hay tres ataques en curso: congelamiento salarial y una política de achicamiento de la empresa. Entre retiros voluntarios, prejubilaciones y renunciaciones, el vocero presidencial Adorni dijo que la planta de empleados "se redujo en un 13 %". También el ataque al derecho de huelga y a la organización de los trabajadores con la declaración de la esencialidad del transporte aéreo, de la que tuvieron que retroceder, muestra las intenciones de fondo del gobierno nacional.

Los trabajadores de tierra, que son aproximadamente el 50% de la dotación de Aerolíneas, cobran por debajo del millón de pesos. Los tripulantes, técnicos y todos los que están a bordo: un poco más de un millón. De los pilotos, el 80% cobra por debajo de los 2 millones y medio de pesos, incluso teniendo décadas de antigüedad volando. Un trabajador de rampa administrativos, entre 700 y 800 mil pesos. Una trabajadora del call center cobra unos 500.000 pesos. Un trabajador de GPS no llega al millón de pesos, en tanto que las trabajadoras y trabajadores de limpieza cobran unos 500 mil pesos, también muy por debajo de la línea de pobreza.

Como denunciamos al momento del tratamiento de la llamada Ley de Bases, la privatización de Aerolíneas Argentinas, que se pretende realizar en los términos y los efectos de la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado, aprobada en 1989 durante la gestión de Carlos Menem, busca reeditar lo peor del neoliberalismo.

Las privatizaciones de los años `90 significaron despidos masivos y un engrosamiento del desempleo, así como un empeoramiento de la inversión y la calidad de los servicios. Las consecuencias de la desinversión por las empresas privadas y la falta de regulación y control las siguen pagando los usuarios.

Por otra parte, vale recordar que en los años '90, además de generar un nicho de negocios privados, con las consecuentes pérdidas de puestos de trabajo, las acciones estatales se remataron a muy bajo valor y en su gran mayoría fueron adquiridas por capitales extranjeros, como lo habilita también el decreto en cuestión para el caso de Aerolíneas Argentinas. Es decir que el mismo esquema es buscado ahora, con una orientación que es festejada por todas las grandes corporaciones y capitales del transporte.

Las empresas públicas gestionadas por el Estado capitalista y las gestionadas por el capital privado han demostrado su fracaso: con vaciamiento, desinversión, precarización laboral para sus trabajadores y trabajadoras y un mal servicio producto de todo ello.

Los servicios públicos son un derecho esencial para el pueblo trabajador. Su provisión hay que desacoplarla de la lógica de la ganancia empresaria, por eso rechazamos este intento de privatización. Para establecer una planificación racional y al servicio de los intereses de la mayoría, a los cuestionamientos que se realizan a Aerolíneas no se responde con más negociados, sino peleando por la estatización bajo control de trabajadores, técnicos profesionales y usuarios para que sean puestas al servicio de las necesidades sociales y para que la aerolíneas de bandera pueda seguir conectando las 22 ciudades que no son rentables para las compañías privadas, al mismo tiempo que garantizando los estándares de seguridad operativa, frente a las compañías low cost, que tienen un nivel de cancelación y demoras muy grande.

La exaltación del libre mercado y los anuncios de querer avanzar en “todo lo que pueda ser privatizado” ya son parte de la hoja de ruta del gobierno de Milei.

Culpan a los propios trabajadores y los acusan de “extorsión” por pelear por sus derechos, como sucede actualmente con la pelea por el salario, mientras abren la puerta a un nuevo negocio privado. En tanto, las amenazas buscan quebrar la organización de los trabajadores.

La privatización total o en partes, de algunos sectores específicos, como el mantenimiento técnico de aeronaves y los servicios de rampa (carga/descarga de equipaje y abastecimiento de combustible) o la venta de diversas empresas públicas del sector, como Intercargo o EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea), será una nueva estafa para millones de argentinos.

Aerolíneas Argentinas debe tener un rol social y no ser una empresa que compita para sacar ganancias. El Gobierno intenta avanzar en su privatización y quiere declarar esencial la actividad, pero no es para ampliar el servicio a más lugares, para hacerlo de calidad y económico, sino para atacar la organización de los trabajadores y sus conquistas. Ellos son las verdaderas “fuerzas del cielo” que día a día ponen en funcionamiento la empresa. Es necesario una verdadera aerolínea de bandera que conecte a toda la población con pasajes económicos y que todos podamos acceder a un servicio económico y de calidad contemplando las necesidades de todo el pueblo.

Mientras rodeamos de solidaridad a los trabajadores de Aerolíneas que enfrentan despidos, ajuste salarial, ataques al derecho de huelga y amenazas de privatización, ponemos a disposición este proyecto de Ley en defensa de los derechos de las y los trabajadores, en

apoyo a sus justas demandas, en rechazo al plan privatista del Gobierno nacional y en defensa de los puestos trabajo.