



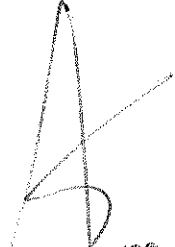
Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

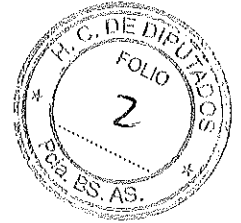
PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

DECLARA

Su repudio y rechazo a la declaración de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A., nuestra línea aérea de bandera, como empresa sujeta a privatización mediante Decreto presidencial N° 873/24 publicado en el Boletín Oficial el día 2 de octubre de 2024.


SOLEDAD A. ALONCO
Diputada
Bloque Unión por La Patria
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

Este proyecto tiene como objeto repudiar y rechazar la declaración de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A., nuestra línea aérea de bandera como empresa sujeta a privatización mediante Decreto presidencial N° 873/24 publicado en el Boletín Oficial el día 2 de octubre de 2024.

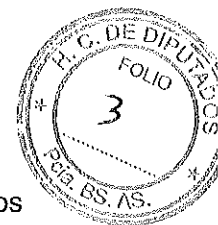
La empresa Aerolíneas Argentinas, que fue aplaudida por trasladar las primeras vacunas, insumos médicos y argentinos varados en el exterior durante la pandemia del Covid-19, hoy es blanco de críticas y una de las primeras de la lista de privatizaciones que quiere llevar a cabo el presidente Javier Milei.

Aerolíneas Argentinas nace como resultado de la fusión de Alfa, Zonda, Fama y Aeroposta (las denominadas "aerolíneas argentinas") en 1950 siendo la principal compañía de transporte aéreo del país.

En los primeros años se incorporaron algunas de las aeronaves icónicas de la industria aérea, como el DC-3 y el Comet IV el cual inaugura la "era del jet", un salto tecnológico que permitiría reducir los tiempos de vuelo a la mitad. Fue una de las empresas pioneras en el uso de este tipo de aviones, así como también en la realización de vuelos internacionales de manera directa.

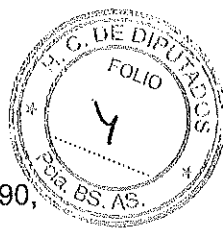
A comienzos de 1965, adquirió cuatro aviones Boeing 707 para vuelos de largo recorrido. Un año después realizó el primer vuelo sin escalas entre Buenos Aires y Madrid, en 11 horas y 31 minutos, récord mundial de velocidad para la época.

En 1969 se sumaron los primeros Boeing 737 y a mediados de la década del 70 comenzó a operar el Boeing 747, conocido universalmente como "Jumbo". Dicho avión realizó el 7 de junio de 1980 el primer vuelo transpolar: salió de Buenos Aires, hizo escala en Río Gallegos, atravesó el Polo Sur y llegó a Auckland, Nueva Zelanda.



A principios de la década del 90, durante el gobierno neoliberal de Carlos Menem, 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. Antes del traspaso, el estado argentino, se hizo cargo de las deudas de la empresa que alcanzaban los 868 millones de dólares. 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 que eran los únicos de América Latina en ese momento, las oficinas comerciales de Roma, París, Nueva York, Miami, Madrid, Bogotá, Lima y Caracas desarmaron los talleres y abandonaron rutas valiosas como Holanda, Francia, Alemania, Inglaterra y Suiza. 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, 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.

En 2008, las cinco empresas que componen el Grupo Aerolíneas vuelven a formar parte del Estado Nacional. Desde entonces, se ha realizado una importante renovación de flota e infraestructura general contando, por ejemplo, con un centro propio de instrucción de pilotos (CeFePra) o el nuevo Hangar 5, el más grande de Latinoamérica. Del mismo modo, la empresa se encuentra en un constante proceso de modernización en todas sus aéreas tanto operativas como de servicio al pasajero.



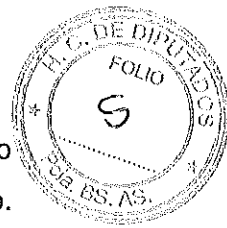
Actualmente cuenta con una flota compuesta por aeronaves Embraer 190, Boeing 737-800 y Boeing 737-MAX8 y Airbus 330-200. Aerolíneas Argentinas cubre, una extensa red de destinos domésticos, regionales e internacionales.

Pretenden volver a cero con el esfuerzo de reconstrucción de las empresas públicas que tanto le costó a todo el pueblo argentino luego de la estafa de las privatizaciones.

Ponen de manifiesto una vez más, la excusa que una empresa deficitaria debe cerrar o estar en manos privadas. Ignoran la importancia que tiene una línea aérea de bandera, y muy poco les importan los más de 11 mil puestos de trabajo que deben protegerse.

Quienes hoy quieren desacreditar la gestión pública de Aerolíneas Argentinas asegurando que no es eficiente en términos económicos, fueron los más ineficientes a la hora de gestionar la empresa. Si observamos los datos financieros, 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 el 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. El año 2023 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 estos datos son brindados por la Oficina de Presupuesto del Congreso de la Nación.

Si hablamos del 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 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”.

La aerolínea de bandera estatal 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. 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. La gestión privada de Aerolíneas Argentinas nunca ofreció vuelos regulares en tantas ciudades nacionales como hoy lo hace la administración estatal.

En resumen, el patrimonio de Aerolíneas Argentinas sufrió disparidades a lo largo de los años, reflejando los procesos de desinversión y vaciamiento durante algunos gobiernos. Sin embargo, la compañía ha logrado recuperarse y presentar ganancias en los últimos años, lo que demuestra su importancia económica y su capacidad para generar impactos positivos en el PIB y el turismo argentino. Además, dada su alcance y cobertura, Aerolíneas Argentinas es vital para conectar diferentes destinos del país que no son accesibles por otras líneas aéreas privadas.

Es por lo expuesto que solicito a los legisladores y legisladoras, que acompañen con su voto el presente proyecto.

SOLEDAD A. ALONSO
Diputada
Bloque Unión por La Patria
H.C. Diputada Pája, de Bs. Aes.