

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Desfinanciada-sobreendeudada-infracapitalizada-y-colapsada-operativamente-Aerolineas-Argentinas-vuelve-al-Estado-argentino>

Desfinanciada, sobreendeudada, infracapitalizada y colapsada operativamente, Aerolineas Argentinas vuelve al Estado argentino.

Date de mise en ligne : vendredi, 18 juillet 2008

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

En medio de una crisis que amenazaba su operatividad, Aerolíneas volverá a manos del Estado con el acuerdo de su actual accionista. La operación incluye a Austral. Volverían a privatizarlas.

Por Cledis Candelaresi

[Página 12](#). Buenos Aires, 17 de julio de 2008.

A través del secretario de Transporte, Ricardo Jaime, el Gobierno anunció ayer el primer paso decisivo para la reestatización total de Aerolíneas Argentinas y Austral a través de una recompra de acciones. En virtud de un acuerdo celebrado con Marsans, un consejo de transición integrado por tres representantes públicos y dos privados acompañará la actual gestión de los españoles durante una transición de sesenta días. En ese lapso, debería haber un acuerdo sobre el valor de los títulos que transferirá el operador privado y sobre el modo de integrar ese precio. Sólo entonces el Estado argentino podría recuperar para sí la empresa privatizada por Carlos Menem en 1990 e intentar reflotarla por la vía de inyectar más fondos adicionales a los que viene aportando para garantizar la operatividad de las vapuleadas líneas aéreas. Después, según sugiere el Ministerio de Planificación, podría haber un reintento privatizador.

"Aerolíneas está desfinanciada, sobreendeudada, infracapitalizada y colapsada operativamente. Sus actuales dueños no la pueden operar y así nadie la quiere comprar. Con el agravante de que se trata de un servicio público : el Estado no puede desentenderse", fue la sincera opinión que lejos de los micrófonos dio ayer a este diario una fuente oficial ligada al tema. Omitió que el grupo Aerolíneas tiene en conjunto más de nueve mil empleados agremiados, capaz de dar una respuesta contundente en caso de cualquier decisión patronal que implique comprometer la fuente laboral. Otro elemento de presión para que el Gobierno tome cartas en el asunto.

El "trabajoso" acuerdo, según los términos de Jaime, será rubricado el lunes en Casa de Gobierno por el ministro de Planificación, Julio De Vido, y los directivos de Marsans Gerardo Pascual y Gonzalo Díaz Ferrán, que llegarán desde Madrid para la firma. El acontecimiento fue celebrado por los gremios del sector como una auspiciosa salida a la crisis actual. El Gobierno asume la pesada obligación de intentar un salvataje de la empresa aérea de bandera, en condiciones que aún no pueden precisarse y que dependen de un segundo pacto integral con el socio privado, hoy dueño de más del 94 por ciento del capital de Aerolíneas y la totalidad de Austral.

Ayer por la tarde, aún no se conocía el nombre del gerente general que designará el Estado al frente del consejo de transición, que coexistirá por dos meses con el actual directorio privado. A dicho consejo se sumarán los actuales directores privados en Aerolíneas : Julio Alak y Vilma Castillo. El objetivo es "garantizar la transición operativa" -en palabras de Jaime-, facilitada por el vital aporte de fondos estatales. Sólo en la última semana, se desembolsaron de las arcas públicas más de 100 millones de pesos para el pago de salarios, alquiler de aviones y compra de repuestos.

La otra crucial tarea de ese cuerpo mixto será "justipreciar" a Aerolíneas y Austral. Sólo cuando se haya acordado un precio, puede avanzarse al casillero siguiente y resolver qué aportará el Estado como contrapartida de las acciones que reciba. Ya que, tal como aseguraron ayer los voceros de Marsans desde España, se trata de una "operación mercantil" y no de un rescate compulsivo. Según Transporte, si las diferencias que previsiblemente surjan entre las partes son irreconciliables, podrían zanjarse convocando a una consultora que oficie de árbitro.

El Estado se hará cargo del pasivo, estimado hoy en 890 millones de dólares, monto que se acrecienta a diario por

el déficit operativo. Parte del mismo lo afrontará capitalizando las propias acreencias, cuenta que incluirá el dinero que actualmente está aportando para afrontar gastos corrientes. Cuando se pasen en limpio aquellas cuentas, se sabrá si queda un saldo positivo en la valuación que merezca un pago compensatorio a Marsans por el desprendimiento de sus acciones. Cumplido ese proceso financiero contable, se estaría en condiciones de formalizar el traspaso total de las acciones a manos estatales, con la designación de un directorio público con facultades plenas de gerenciamiento.

Serán dos meses cruciales de negociaciones. ¿Qué sucedería en caso de que no hubiera acuerdo de partes sobre el precio y la forma de integrarlo ? Desde el punto de vista técnico formal, hay varias alternativas, que los allegados al tema no desconocen, aunque no las vean a priori políticamente viables :

- ▶ Una es la nacionalización compulsiva a través de un proyecto de ley que el Gobierno debería mandar al Congreso, con los riesgos que entraña abrir la discusión parlamentaria, peligro que ninguna de las dos partes quiere correr.
- ▶ La otra es la quiebra con continuidad, figura prevista por el derecho comercial. El déficit operativo de 30 millones de pesos mensuales que tiene hoy Aerolíneas promete agigantar aquel pasivo, globalmente y en su porción "exigible" en lo inmediato.
- ▶ La tercera vía -hoy vislumbrada como totalmente utópica- es que Marsans continúe operando la empresa, quizás con una porción de acciones minoritaria. A la fecha, y según comunicó el grupo Marsans desde Madrid, su voluntad es retirarse de este negocio, argumentando que fue jaqueado por el gobierno argentino, que no le concedió a tiempo una serie de prerrogativas fiscales y tarifarias, necesarias para mejorar las condiciones de mercado.

Los esfuerzos, tanto del Gobierno como de Marsans, están orientados a usar la transición para permitir que el Estado recupere íntegramente la propiedad de las dos líneas aéreas, cuyo capital accionario formalmente está a cargo de Interinvest. Esta sociedad jurídica, de la que es propietaria Marsans-Air Comet, fue constituida por Iberia a principios de la década pasada para poder quedarse con la línea aérea de bandera nacional, a pesar de que el Código Aeronáutico impedía que un extranjero asumiera esa operación.