

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Aerolineas-Argentinas-Nos-venderia-otra-vez-la-vieja-historia-del-Estado-bobo>

¿Aerolíneas "Argentinas" ?¿Nos venderia otra vez la vieja historia del 'Estado bobo' ?

- Empire et Résistance - Ingérences, abus et pillages -
Date de mise en ligne : samedi 9 août 2008

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

El balance de los años de Aerolíneas Argentinas 'privada' es concluyente : ineficiencia extrema y serios intentos de vaciamiento. Endeudada y al borde del colapso, también fracasó la tentativa de la 'argentinización'. Ahora se la reestatiza, pero quedan muchos interrogantes abiertos.

Por José Castillo

[La Arena](#) Santa Rosa, Argentina, 8 de Agosto de 2008.

Alguna vez Aerolíneas Argentinas fue un orgullo nacional. Si hasta se servía asado a bordo en los vuelos de cabotaje de más de dos horas. Su flota internacional volaba a las más importantes ciudades europeas y norteamericanas. En 1951 fue elegida por la Sociedad Informativa de Prensa Interamericana como la mejor empresa aerocomercial del mundo. Diez años más tarde, una de sus naves se convirtió en el primer avión comercial en completar una vuelta al mundo. Y en 1980, realizó el primer vuelo transpolar, convirtiéndose en la primera compañía en tener un vuelo regular de esa especie, que unía Buenos Aires con Nueva Zelanda, Australia, y por esa vía todo el Lejano Oriente.

De a poco la fueron vaciando. Sufrió, como todas las empresas públicas, la falta de inversiones y el endeudamiento 'obligatorio' durante la dictadura militar. Le cargaron la mochila de Austral, una firma que, tras ser fundida por empresarios privados, le fue endosada al Estado para que se hiciera cargo de su pasivo. A comienzos de los noventa, llegó la privatización menemista. Aerolíneas fue prácticamente regalada a la española Iberia, que entraba en el negocio aerocomercial latinoamericano con el objetivo explícito de liquidar varias compañías de la región que le hacían competencia. Terminó cediéndole la gestión a American Airlines en 1996, y apenas un año más tarde a la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) española. O sea que, la operante, volvía a ser Iberia.

El descuartizamiento

Desde ese momento hasta el 2001, hubo un plan sistemático : se levantaron rutas, se vendieron oficinas comerciales en el exterior, se desguazaron talleres de reparaciones y simuladores de vuelo. En síntesis, se descapitalizó al máximo la empresa. Una dura y heroica lucha de azafatas, pilotos y personal de tierra, que incluyó tomas de pista en Ezeiza y Aeroparque, fue lo único que impidió la liquidación de Aerolíneas en aquel 2001. Ahí la SEPI vendió la línea aérea al Grupo Marsans (también español) en la increíble suma de ¡un dólar !

Pero Aerolíneas siguió siendo saqueada, ahora en manos de la nueva administración : regaló rutas locales y perdió toda seriedad en las internacionales (llegándose al extremo de que nunca se sabía si los aviones salían o no). Los nuevos dueños nunca terminaron de poner las inversiones a las que se habían comprometido. En 2007 tuvo un quebranto de 150 millones de dólares. Se llegaron a dar casos donde, los vuelos internacionales ya no pasaban más películas porque no podían pagar los costos de los videos. Hubo situaciones donde a las tripulaciones las rechazaron en varios hoteles de Europa y Estados Unidos, porque no tenían seguridad de si la empresa va a pagar la cuenta.

La 'argentinización'...

Ante el desastre, y el serio riesgo de colapso final, el gobierno salió a buscar un 'socio local' que pusiera plata. Se trató de una estrategia también ensayada con YPF-Repsol, cuando se hizo entrar en el paquete empresario a

Eskenazi. La operación tenía un nombre : 'argentinar' Aerolíneas. Se consultó a Cirigliano, el dueño de los trenes de TBA ; a Carlos Avila de Torneos y Competencias ; a Brito, del Banco Macro (como se ve todos 'expertos' en el negocio aerocomercial), y al 'siempre presente' Eurnekián, a quien el Estado acaba de perdonar la deuda en Aeropuertos Argentina 2000. Todos rechazaron invertir en Aerolíneas. Para demostrar que incluso el propio término 'argentinización' no era más que un eufemismo, también se consultó a la constructora española Isolux (a la que también se la invitaba a participar en el tren bala). Finalmente, se encontró al 'representante de la burguesía nacional' que parecía dispuesto a aceptar ingresar en Aerolíneas. Se trataba de Juan López Mena, dueño de Buquebús. Se hizo de todo para seducirlo : la Secretaría de Transporte autorizó un aumento del 18% en los vuelos de cabotaje (segunda suba en un mes, que entre ambas significó un incremento del 40%), creció el subsidio para el combustible aéreo y hubo una generalización de aquellos que se otorgaban por volar a los 'destinos no rentables'. En el nuevo esquema, el 70% de la propiedad de Aerolíneas iba a permanecer en manos privadas (repartido en partes más o menos iguales entre Marsans y Mena), el 20% en el Estado, y el 10% para los trabajadores.

...y la reestatización

Finalmente López Mena no entró en el negocio. Podemos especular si fue porque no consiguió el financiamiento para comprar el paquete accionario o porque se arrepintió al ver más de cerca el estado de la empresa. Lo concreto es que Aerolíneas siguió su camino cuesta abajo. Los trabajadores llevaban dos meses sin cobrar sus sueldos. Sólo 33 de los 67 aviones de la compañía estaban en condiciones de volar. Se acumulaban los reclamos por falta de pago en combustible, repuestos y alquiler de aeronaves. La deuda total ya ascendía a 890 millones de dólares. El grupo Marsans, convencido de que no era negocio seguir exprimiendo la enflaquecida vaca de Aerolíneas, había decidido no poner un peso más, ni siquiera para garantizar la continuidad operativa de la empresa.

En esas condiciones llegó el anuncio de la estatización. Digámoslo con claridad : es absolutamente necesario que nuestro país recupere su línea aérea estatal, terminando con casi 18 años de un funcionamiento escandaloso. Sin embargo, así como aparece planteada la cuestión, da toda la sensación de que se trata de un negocio redondo para los españoles. El Estado argentino se haría cargo de todas las deudas, incluyendo los pagos de salarios caídos de los trabajadores y hasta del alquiler vencido de los aviones. Pero además, le 'compraría' a Marsans el paquete accionario de la empresa. De ahí que los españoles presionen para que se le reconozca el mayor valor posible. Pero hay algo peor : muchos funcionarios del gobierno están proclamando que el objetivo final no es volver a tener nuestra línea de bandera estatal, sino simplemente sanearla para colocarla otra vez en el sector privado.

El 'Estado bobo'

Así como ha sido anunciado, se parece demasiado a una típica operación del llamado 'Estado bobo', que se hace cargo de las pérdidas generadas por los privados, y luego devuelve la compañía para que éstos continúen con sus negocios. En la actividad aerocomercial esto ya lo vimos, mucho antes de la privatización de Aerolíneas, con los negociados que se hicieron a principios de los '80 con Austral.

Hay sobrados motivos para rescindir el contrato con los españoles, y quedarse con los activos de Aerolíneas sin pagarle un peso a Marsans, haciéndose cargo el Estado argentino del 100% de la propiedad de la compañía y absorbiendo en el marco de una empresa única a Austral. Se debería realizar a la vez una profunda auditoría para determinar cuáles de sus deudas responden a la realidad operativa y cuáles no deben ser reconocidas. Y a partir de ahí, capitalizando lo que haga falta, y apostando al compromiso y la capacidad técnica de sus pilotos, personal de a bordo y tierra, y técnicos, comenzar una nueva gestión que apueste a recuperar una empresa que fue nuestro orgullo.

Este será el primer paso para construir una Aerolíneas Argentinas al servicio del desarrollo nacional, que recupere las rutas internacionales rentables que regaló, ofreciendo más y mejores vuelos locales ; que sea instrumento para

¿Aerolíneas "Argentinas" ? ¿Nos vendería otra vez la vieja historia del 'Estado bobo' ?

unir a las poblaciones hoy aisladas, con tarifas sociales que hagan que los vuelos de cabotaje dejen de ser un lujo para pocos.

* **José Castillo** es economista. Profesor de Economía Política y Sociología Política en la UBA. Miembro del EDI (Economistas de Izquierda).