

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Aerolineas-Argentinas-Que-politica-comercial-despues-de-la-reestatizacion>

Aerolíneas Argentinas : Que política comercial después de la reestatización

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : jeudi 21 août 2008

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

El acuerdo para que el Estado tome de nuevo el control de AA-Austral plantea la necesidad de una línea de bandera que beneficie el desarrollo económico y el turismo en el país, por sobre el exclusivo rédito comercial.

Por Cristian Carrillo

[Página 12](#). Buenos Aires, 21 de Agosto de 2008.

La reestatización de Aerolíneas Argentinas podría convertirse en el primer paso hacia una demorada política aerocomercial, y de transporte en general, que integre a todas las provincias, coinciden especialistas del sector. Sostienen que con la eliminación de la cláusula que permitía la vuelta de Aerolíneas a manos privadas se fortaleció el proyecto referido a la necesidad de una línea de bandera que beneficie el desarrollo económico y el turismo en el país, por sobre el exclusivo rédito comercial. En una primera etapa, los analistas consultados por este diario insisten en que AA debe fusionarse con Austral y crear una nueva compañía que absorba las rutas actuales que operan ambas y que son propiedad del Estado. La duda surge en cuanto a la posibilidad de extender sus servicios al resto del mundo.

El punto central sobre el que hace eje la discusión es qué posibilidad tienen algunos destinos, como Tierra del Fuego, para suplir una menor oferta aérea. "En estos casos, no contar con una línea de bandera es impensable", explicó a [Página12](#) el asesor Hugo Castro. Al acecho de estas rutas se encuentran empresas que hoy operan en el mercado de cabotaje, como el caso de LAN Argentina, que se "aprestan para ingresar en cuanto se dé el caso de una desaparición de Aerolíneas", según un estudio del abogado y ex director nacional de Transporte Aerocomercial, Manuel Alberto Gamboa. Lo cierto es que esas compañías ya operan en el territorio y la salida de Aerolíneas generaría demanda insatisfecha.

La política hacia adelante "es rearmar el transporte en general, y eso incluye el ferroviario y de carga", afirmó Castro, quien asesora al diputado Eduardo Macaluse. El analista resaltó que es "indispensable contar con una línea comercial para el transporte aéreo interno y el desarrollo turístico para empezar a discutir una política de Estado". No obstante, el tema que queda pendiente es "cómo sería hacia afuera del país, donde existen pedidos de embargo de bonistas que no aceptaron el canje de deuda", especuló ese asesor.

La estrategia en la que coinciden todos los expertos vinculados con el sector es la de fusionar Aerolíneas Argentinas con Austral. "La fusión es factible, y tampoco es imposible la creación de una nueva empresa que absorba a todo el personal", opinó Santiago García Rúa, ex gerente de Relaciones Internacionales de Aerolíneas. El directivo, ahora consultor, afirmó a [Página12](#) que "el tema a resolver es la flota ; cómo transferir y dotar a la nueva aerolínea con aviones". Las rutas de cabotaje no serían inconveniente, ya que son propiedad del Estado, mientras que las internacionales se tramitan vía convenio entre países, por lo que tampoco habría problema.

García Rúa desestimó que con esa iniciativa puedan quedar algunas zonas aisladas, aunque sí reconoció que "habrá un proceso difícil con algunas consecuencias". Precisamente son esas consecuencias las que, desde el bloque oficialista, se buscan evitar. "Si no se tiene programa de transporte integral, a la política de desarrollo le falta una pata, tal vez la más importante", dijo Castro. Aerolíneas detenta rutas en todo el país y ejerce los derechos de tráfico en Europa, Oceanía, América del Norte, algunos puntos en Centroamérica y el Caribe y toda Sudamérica. "Es decir, el mercado real y potencial concedido a la empresa es muy importante para los intereses de la Nación", indica Gamboa en la página de internet [Aduananews](#).

En definitiva, los beneficios, incluso económicos, exceden la ganancia financiera que la actividad puede presentar en manos privadas. En una visión global, una estrategia con especial foco en el desarrollo regional, el turismo y el libre

Aerolíneas Argentinas : Que política comercial después de la reestatización

tránsito de mercaderías implica un sistema de planificación estatal, que está visto no puede ofrecer el mercado. "Si se introduce la participación privada, seguramente la empresa va a buscar maximizar utilidades". Y agregó : "En cambio, si quiero una que aliente el desarrollo económico y social, buscaré que el Estado intervenga", apuntó Castro. La experiencia que comenzó a principio de los noventa, que cumplió este año la mayoría de edad (18), demostró el fracaso del manejo de una compañía aérea por grupos privados si el objetivo es el desarrollo del país y la integración territorial.