

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Aerolineas-ArgentinasHistorial-de-un-vaciamiento-neoliberalEl-senado-declaro-de-utilidad-publica-a-Aerolineas-y-abrio-el-camino-a-la>

Aérolíneas ArgentinasHistorial de un vaciamiento neoliberalEl senado declaro de utilidad pública a Aerolíneas y abrió el camino a la expropiación.

Date de mise en ligne : jeudi 18 décembre 2008

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Fueron 18 años de gestión privada, con una increíble sucesión de irregularidades, ineficiencias y despropósitos que incluyeron vaciamientos y estafas. El Senado aprobó el proyecto del Ejecutivo por 42 votos a 21.

Por Sebastián Premici

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

El Estado argentino recuperó su línea de bandera luego de 18 años. Con 42 votos a favor y 21 en contra, el Senado convirtió en ley la declaración de utilidad pública de Aerolíneas Argentinas, Austral y sus empresas controladas, normativa que le permitirá al Poder Ejecutivo avanzar con el pedido de expropiación de las compañías. Luego de un proceso de idas y vueltas que duró tres meses -que incluyó la sanción de una primera ley de compra de acciones y la puesta en funcionamiento de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizadas-, el país volvió a adueñarse de un activo estratégico para la integración local, regional y el turismo, que había sido privatizado en la década del '90. "El Estado intervino cuando Marsans dejó de pagar sueldos, la nafta, las tasas aeroportuarias.

Ahí entró el Estado, para garantizar el servicio y evitar que la empresa quebrara", fue la defensa que esbozó el senador por Buenos Aires Eric Calcagno (FpV). La oposición rechazó la expropiación del oficialismo aunque los diferentes bloques coincidieron en la necesidad de que el Estado retomase el servicio público aerocomercial. Por su parte, el grupo Marsans expresó su disconformidad e indicó que ya inició un arbitraje en el tribunal internacional del Ciadi, en búsqueda de un resarcimiento económico.

"Nosotros tuvimos una negociación (con el grupo Marsans) porque de lo que se trataba era de llegar a un acuerdo. El Estado manifestó en todo momento su voluntad de negociar. Si hubiéramos expropiado hace tres meses, habríamos sido catalogados de autoritarios. Por eso decidimos dar todos los pasos necesarios", argumentó Calcagno, miembro informante del oficialismo y casi el único orador del bloque K. Por su parte, la oposición rechazó la expropiación propuesta por el oficialismo y solicitó la quiebra con continuidad (fue el caso del Frejuli), mientras que el radicalismo, la Coalición Cívica y el socialismo pidieron expropiar sólo los activos.

"Nosotros le dijimos (al oficialismo) que íbamos a estar tratando una ley de expropiación en las peores condiciones. Esta es la peor salida, la más cara. Habría que hacer un análisis de lo que hizo el Congreso -sobre todo, la Bicameral- y el Gobierno. Hasta acá ha hecho todo mal, de la mano del secretario de Transporte (Ricardo Jaime)", arremetió el radical Gerardo Morales, fiel a su estilo.

Por su parte, el socialista Rubén Gustiniani señaló que el derrotero de Aerolíneas se resume "en la crónica de un saqueo". "En esta historia, que parece de piratas, un ex director (Antonio Mata) dijo que no había que pagar nada por la empresa, a diferencia de lo que se votará hoy. Es necesario crear una comisión investigadora que determine las responsabilidades de empresarios y funcionarios", señaló Giustiniani. Más allá de las fuertes palabras vertidas por los legisladores, la oposición no pudo elaborar un proyecto común.

De la privatización a la expropiación

El gobierno de Carlos Menem vendió Aerolíneas Argentinas en 1990 al consorcio liderado por Iberia y sus socios locales Pescarmona, Zanon, Aldrey Iglesias y Pott (dueños de Austral). Para lograr esta operación, el menemismo tuvo que recurrir a la ayuda de la Corte Suprema. En 1994 llegó American Airlines. Para convencer a los estadounidenses, Iberia autorizó la venta de aviones, un simulador único en la región y varios edificios comerciales. Fue el principio del vaciamiento. Tras los fracasos de American e Iberia, intervino la Sepi española que se adueñó de la empresa y la vendió por el valor de un euro al grupo Marsans, un operador turístico. Además, la Sepi aportó

700 millones de dólares.

Durante el proceso parlamentario, el grupo Marsans estuvo bajo la lupa de todos los legisladores (también fue criticado el secretario de Transporte, Ricardo Jaime). El informe final de la Auditoría General de la Nación estableció un patrimonio neto negativo de ambas compañías de 2500 millones de pesos. Sumado a un pasivo de 890 millones de dólares, del cual el 40 por ciento corresponde a organismos públicos.

Con la expropiación, el Estado se hará cargo de los pasivos, uno de los temas más cuestionados por la oposición. "El 65 % de la deuda es la garantía necesaria para el funcionamiento de las compañías. Si no nos hacemos cargo, Aerolíneas no vuela", argumentó Fabián Ríos (FpV, Corrientes). La ley de expropiación incluye un artículo que obligará al Estado a investigar el origen de la deuda de Marsans, para determinar cuál es legítima y cuál es fraudulenta. Con esta garantía, el oficialismo ganó el apoyo de varios aliados y partidos provinciales.

Plan de vuelo

Una vez que la ley de expropiación se publique en el Boletín Oficial, se abrirá un período de 180 días en el cual las partes podrán iniciar algún tipo de demanda judicial, si así lo considerasen. El grupo Marsans ya adelantó que pidió un arbitraje en el Ciadi, para buscar un resarcimiento económico. Sin embargo, no creen que los españoles corran con buena suerte en el tribunal internacional, sobre todo por los "inconvenientes legales" que tienen en España, a raíz del uso que les dieron a los fondos aportados por la Sepi.

Desde la intervención de la empresa hasta la fecha, el Estado desembolsó 897 millones de pesos, que intentarán ser contabilizados como aportes de capital. La Secretaría de Transporte prevé transferir en 2009 casi 1000 millones de pesos para el sector aerocomercial, que podrán ser utilizados por la nueva línea de bandera.

A partir de la nacionalización, el Estado deberá preservar las más de 10.000 fuentes laborales que ocupan ambas compañías y realizar un plan de negocios que haga rentables las aerolíneas, en el mediano plazo. "No se está nacionalizando una deuda, sino que se expropia una empresa con deudas, que serán cubiertas con la propia operatoria de las aerolíneas", concluyó Calcagno.