

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los veintinueve días del mes de octubre de 2024, a la hora 11 y 24:

Sra. Presidenta (Verasay).- Muy buenos días a los integrantes de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, y a los invitados que nos acompañan hoy para exponer sobre la declaración de privatización de Aerolíneas Argentinas.

Solicito, por favor, al auditorio que podamos ordenarnos para llevar adelante esta sesión plenaria de manera organizada.

Para el desarrollo del plenario, tenemos una lista de invitados propuesta por los colegas. Para que cada orador invitado pueda expresar sus ideas en el tiempo asignado, hemos establecido un cronograma en el cual cada expositor dispondrá de cinco minutos. Los diputados que deseen hacer uso de la palabra pueden acercarse a la Presidencia del plenario para ordenar el debate y las presentaciones.

A continuación, tiene la palabra el señor diputado Giuliano.

Sr. Giuliano.- Señora presidenta, señor presidente: para la organización de las intervenciones, tenemos una lista de invitados y también varios legisladores que queremos hacer uso de la palabra.

En principio, quiero plantear que el tema de la privatización de Aerolíneas Argentinas no es un tema que podamos tratar, tanto desde nuestra perspectiva como desde el marco constitucional, en este período de sesiones.

Todos sabemos -en su momento lo planteamos- que el artículo 81 de la Constitución establece que ningún proyecto que haya sido desechado totalmente -como ha sucedido en este caso- en una de las cámaras puede volver a tratarse en el mismo año legislativo. En la Ley de Bases, hoy ley 27.742, la eventual privatización de Aerolíneas Argentinas fue rechazada por la Cámara de Senadores, y luego la Cámara de Diputados convalidó ese rechazo sin insistir en el tema.

Sabemos que el proceso de formación y sanción de normas es un acto complejo, combinado, que requiere la intervención de ambas Cámaras. El objetivo de la Constitución es evitar la "lanzadera", es decir, que una de las Cámaras insista con un tema sin despejar la cuestión temática. Por

eso, queremos dejar constancia de este planteo de previo pronunciamiento.

- Murmullos en la sala.

Sra. Presidenta (Verasay).- Permítame una interrupción. Por favor, solicito al plenario si pueden guardar silencio para que podamos escucharnos.

Sr. Giuliano.- La idea es evitar la reiteración de proyectos que ya han sido resistidos por una de las Cámaras. Dado que la Cámara revisora eliminó a Aerolíneas Argentinas del listado de empresas sujetas a privatización, esto significa que no se puede tratar un proyecto con idéntico objeto durante el presente período.

Esta es la cuestión de forma que queremos plantear, sin perjuicio de reiterar lo ya expresado en la anterior reunión de la Comisión de Transportes y también en la de Presupuesto y Hacienda: el rechazo de Unión por la Patria a la privatización de Aerolíneas Argentinas.

Esta privatización se plantea a ciegas, sin ningún tipo de plan ni proyecto concreto; solo un breve renglón o artículo propone privatizar una aerolínea de bandera que ha sido rescatada con gran esfuerzo por el pueblo y el Estado argentinos.

Por lo tanto, ante esta fragilidad de procedimiento parlamentario que se plantea a la hora de querer tratar un tema que ya ha sido resistido durante el presente período, más allá de que vamos a escuchar a todos los que quieran opinar sobre el asunto, queremos dejar constancia de nuestro planteo formal. El procedimiento parlamentario es una regla de oro, y hay que respetarlo.

Para finalizar, señora presidenta, el instrumento mediante el cual se propone privatizar Aerolíneas Argentinas no ofrece detalles. No sabemos si la intención es privatizar, concesionar, quebrar o incluso regalar la empresa, como se ha dicho en distintos medios. No se especifica bien a quién se la regalarían, si el traspaso sería al personal o a otros sectores.

Se trata de una empresa que ha tenido una trascendencia histórica para el país y ya conocemos la experiencia negativa de su privatización, de su entrega, de su verdadero desarme en el pasado.

Como ustedes saben, a la hora de ser privatizada, en solo tres semanas, se vendieron 22 aviones, se liquidaron todos los activos en el exterior, y luego el Estado argentino tuvo que asumir nuevamente la responsabilidad de pagar el combustible y los salarios a los trabajadores para evitar que se desarme la empresa. En un país como la Argentina, que es el octavo en el mundo en extensión territorial, una aerolínea de bandera es imprescindible y necesaria.

Luego, el Poder Ejecutivo plantea en el decreto una suerte de política de cielos abiertos. En realidad, los cielos nunca han estado cerrados en la Argentina. Más que cielos abiertos, ustedes plantean cielos privados. Eso de ninguna manera significa una política aeronáutica; al contrario, Aerolíneas ha convivido con otras empresas *low cost* que han crecido exponencialmente.

Finalmente, en primer término, quiero señalar la cuestión de la imposibilidad del tratamiento durante el presente periodo legislativo de un proyecto ya debatido y resistido por una de las cámaras. Por supuesto, si se quiere tratar deberá esperarse al próximo periodo.

En segundo término -seguramente escucharemos más fundamentaciones-, quiero destacar la resistencia que este bloque ha tenido sobre una privatización totalmente a ciegas, que va para atrás, que es un *déja vu* en el tiempo, y que termina por generar, no cielos abiertos sino cielos privados en la Argentina. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora diputada Giudici.

Sra. Giudici.- Señora presidenta: en primer lugar, felicito el trabajo de esta comisión por la calidad de las reuniones que viene manteniendo y los expositores que ha invitado para que se escuchen en este ámbito todas las voces.

Quiero plantear, respecto de lo que manifestó el señor diputado preopinante, que la cuestión de forma no es tal. Lo que ha sucedido en el tratamiento de la Ley Bases se dio en torno a deliberaciones previas, ese artículo no llegó al recinto. Por lo tanto, no puede considerarse que ha sido rechazado o negado en este año parlamentario. Eso es muy importante para que sepamos que lo que estamos haciendo es abocarnos a un tema que no tuvo tratamiento en el recinto durante este año.

Además, quiero decirles que es este Congreso el que debe abocarse a esta temática. Recordamos que el bloque del

diputado preopinante lo hizo así tanto cuando decidió avanzar en la privatización de Aerolíneas como cuando tomó igual decisión respecto de la estatización gravosa que nos impuso a todos los argentinos una carga fiscal y tributaria en todos los ámbitos internacionales, respecto de lo cual todavía tenemos deudas graves.

Finalmente, sí coincido con el diputado preopinante respecto a que Aerolíneas Argentinas nos costó muchísimos recursos a los argentinos. Se trata de miles y miles de dólares de déficit anual para sostener su operación. Lo más imperdonable fue la deuda que emitió Massa en el 2023 tomando dinero del Fondo de Garantía de Sustentabilidad. Es decir, fondos de todos los jubilados argentinos para subsidiar esta fiesta inolvidable de ñoquis, de agrupaciones partidarias dentro de Aerolíneas, y además de un servicio deficiente que cada día deja a la Argentina mucho más desconectada.

Sra. Gaillard.- ¡Apoyaste el veto a los jubilados!

Sra. Giudici.- Por eso, señora presidenta, le pido que avancemos en los expositores que nos faltan y con los diputados que quieran hablar sobre cada uno de los proyectos. Además, le voy a pedir que no nos dejemos llevar por estas trampas o maniobras dilatorias que lo único que intentan es retardar un cambio que todos los argentinos están esperando. *(Aplausos.)*

Sra. Gaillard.- ¡Te olvidaste del récord de pasajeros en 2023!

Sra. Presidenta (Verasay).- Vamos a comenzar con la lista de expositores. Les pido a los diputados que hagan llegar sus nombres para hacer uso de la palabra.

Sr. Martínez (G.P.).- La cuestión metodológica...

Sra. Presidenta (Verasay).- La cuestión metodológica la expliqué al comienzo del plenario.

Intentemos que la comisión se desarrolle para que todos puedan conversar. Cuando comenzó la comisión, les expliqué la metodología de trabajo. El diputado Giuliano me pidió la palabra, es vicepresidente de la Comisión de Transporte. Y en respuesta al planteo del vicepresidente habló la diputada Giudici.

Les pido por favor, por respeto a los invitados, empecemos a escucharlos y vamos a ir anotando a los diputados que quieran hacer uso de la palabra.

Sr. Castillo.- ¿Por qué tiene coronita la diputada Giudici?

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor Gabriel Ramiro Plá, comandante de Airbus 330. Bienvenido.

Sr. Plá.- En primer lugar, agradezco la invitación.

Me presento, mi nombre es Gabriel Plá. Soy comandante de Airbus 330 en Aerolíneas Argentinas desde hace 27 años. Desde ya espero que la adjetivación de "ñoqui" no haya sido respecto a los empleados que nos encontramos aquí presentes o que comparten conmigo todos los días que vamos a trabajar. (*Aplausos.*) No he visto nunca un ñoqui o alguna persona que vaya a la empresa a trabajar y no lo haga con gusto. Si hay ñoquis, les pido que los busquen. Yo no los conozco; no los vi nunca.

Voy a ser breve porque no hay mucho tiempo. En estos 27 años en la empresa me ha tocado transitar distintas administraciones. Ingresé en la época que Iberia estaba a cargo del *management* de la empresa. Continuó American Airlines. Eran dos empresas competidoras directas de Aerolíneas. Hasta ese momento Aerolíneas tenía en sus rutas cobertura a nivel internacional en las capitales más importantes de Europa, Estados Unidos, Canadá, Centroamérica. Cumplía una función importantísima -como lo sigue haciendo ahora en cabotaje- fomentando destinos como Ushuaia, que operábamos en una pista casi obsoleta y chica, conectando el territorio más austral que tiene nuestro país.

En el año 2007 me tocó ascender como comandante todavía en la gestión de Marsans. Fue la última y más nefasta que tuvimos los empleados en esa época. El atraso y desinversión que tenía la empresa en ese momento hizo que mi ascenso a comandante fuera en el Boeing 737-200, avión que había ingresado a la empresa en el año 1970.

Vengo de familia aeronáutica -nieto, hijo, sobrino de pilotos- y mi abuelo y mi padre volaron ese mismo avión. Mi padre voló la misma matrícula en la cual yo ascendí como comandante. Eso habla a las claras del atraso que había en lo que era flota y ni qué hablar de tecnología. También nos encontrábamos sin centro de instrucción, sin mantenimiento, los pañoles desmantelados, no había repuestos, los

tripulantes de cabina tenían que mezclar el jugo con agua para poner dar un servicio a bordo.

Años después, Aerolíneas fue la primera operadora de Boeing 737 MAX en la región, incorporó aviones cero kilómetro, actualizó su flota internacional, recuperamos algunos destinos; lamentablemente no recuperamos todos.

Cuando hablan del gasto el costo -la inversión, diría yo- que hubo en estos últimos años en Aerolíneas, quiero dar fe que esa inversión es palpable y concreta. Hoy, Aerolíneas está posicionada con empleados, tecnología, flota, con centro de instrucción propio donde no nos entrenamos solamente pilotos de Aerolíneas, sino también de la región y de otras compañías locales. Es un centro de primera línea a nivel mundial, con un hangar que es orgullo dentro de Sudamérica pues es el más grande con capacidad operativa para hacer mantenimiento mayor a cualquier avión de la flota y hasta tercerizar trabajos.

Con esto les quiero decir que Aerolíneas hoy en personal, en inversión y en tecnología, está presentada como para que sea una herramienta estratégica para el desarrollo de nuestro país.

Hace poco escuchábamos que hablaban de esencialidad con respecto a la actividad. Sentimos que solamente fue hecho para cercenar nuestro derecho a un reclamo salarial justo. En la aviación, Aerolíneas es una empresa estratégica y esencial para desarrollarnos. Nosotros, los ciudadanos del país, lo único que queremos es generar condiciones de trabajo argentino, con aviones, pilotos y mantenimiento argentinos. Es lo único que nos ambiciona y nos moviliza a nosotros como trabajadores de Aerolíneas o aviadores argentinos para seguir impulsando lo que es una herramienta estratégica. Les agradezco que me hayan escuchado. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor Matías Bagnato, comisario de a bordo.

Sr. Bagnato.- Señora presidenta: agradezco la oportunidad de que nos escuchen.

Voy a ser muy breve porque hay muchos compañeros también que van a exponer. Quería pedir algo, más allá de empleado sino como ciudadano argentino. Tristemente veo que se llegó acá por un debate ideológico y no con argumentos justos y teniendo un debate serio.

Con mucho dolor, también tengo que decir que se ha utilizado el problema salarial que venimos atravesando,

ahogándonos con el sueldo e impulsándonos a este conflicto, para lograr tratar hoy, de esta manera, la privatización de Aerolíneas.

La verdad es que, como empleado de la empresa, hemos pasado por muchas situaciones. El nivel de profesionalismo que tiene Aerolíneas es producto de la dedicación que todos los empleados ponemos día a día para sacar adelante la empresa. Por supuesto que estamos dispuestos al diálogo, y quiero aclarar esto porque durante este último tiempo se nos ha atacado diciendo que no queremos dialogar o que estamos en contra de una privatización. Les aseguro que estamos dispuestos a sentarnos a una mesa para hablar todos los temas. Queremos un debate serio, justo, razonable, y no un debate ideológico para desprenderse de Aerolíneas por razones ideológicas, tal como ya mencioné.

La verdad es que también duele mucho -lo digo como empleado- que no hayamos escuchado ninguna propuesta concreta. No sabemos cuál es el plan en política aerocomercial, porque lo único que escuchamos es que vendrán muchas empresas. Ojalá, Dios quiera, que haya más trabajo para los argentinos, como señaló mi compañero, porque no estamos en contra de ello.

Cuando escucho el tema de la desregulación de rutas, quiero informarles que las líneas aéreas que operan actualmente en Argentina tienen la posibilidad de volar a todas las provincias de nuestro país. Desde 2016 hasta hoy, veintiún destinos son cubiertos únicamente por Aerolíneas Argentinas. A este tema también me refiero con un debate serio. Ojalá se puedan analizar todas las opciones y se escuchen todas las voces; por eso quiero agradecer nuevamente esta oportunidad de ser escuchados.

Desde el lado de los empleados, créannos que estamos poniendo todo y estamos dispuestos a darlo todo para seguir adelante con Aerolíneas. Tal como mencionó mi compañero, no tenemos ninguna duda del aporte que hace esta empresa al país, así como del nivel de profesionalismo y seguridad, que son reconocidos a nivel mundial.

Les pido que hoy no firmen, no rifen Aerolíneas; analicen bien, con datos concretos. Insisto en que nos dolió mucho la forma en que nos han atacado en relación con supuestos beneficios. Quien quiera consultarme, estoy dispuesto a mostrar la información para que vean que, cuando hablan de "privilegios", son beneficios que tienen otorgados todas las líneas aéreas del mundo.

Brevemente, respecto de los asientos que dicen que nosotros ocupamos, quiero aclarar que son asientos que salen vacíos. Nosotros jamás ocupamos o hicimos uso de un asiento que pudiera ser vendido a un pasajero. Este es un sistema que funciona así en todas las líneas aéreas del mundo. Aquí tengo la información para cualquier legislador que quiera verificarlo. Estoy a disposición para que ustedes lo comprueben. Este es un ejemplo concreto.

Queremos dejarles el mensaje de que estamos dispuestos al diálogo. Esto es lo que venimos pidiendo al gobierno nacional desde principio de año. Queremos sentarnos a hablar y tener un debate justo. Si verdaderamente el motivo es privatizar, queremos que ese sea el motivo y no que se utilice el problema salarial que estamos sufriendo los empleados. Aclaro que estamos un 90 por ciento abajo, y ninguno de nosotros está pidiendo un 90 por ciento de aumento, porque entendemos perfectamente el problema que estamos atravesando los argentinos. Simplemente, queremos un poco de ayuda para seguir adelante. Les agradezco que me hayan escuchado y reitero: por favor, hoy no firmen y no rifen Aerolíneas Argentinas. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor Hernán Agraso, administrativo de la gerencia de Aeropuertos.

Sr. Agraso.- Señora presidenta: gracias por la invitación.

Estoy orgulloso de formar parte hoy de una reunión de comisión de la Cámara de Diputados. Mi nombre es Hernán Agraso, tengo 31 años en la compañía y pasé por varios sectores. Comencé en Austral y ahora estoy en Aerolíneas Argentinas. Trabajo en un área que quizá a veces no se tiene mucho en cuenta que se llama Aseguramiento y Calidad de Aeropuertos, es la parte de la seguridad operacional de la empresa.

Antes de continuar, me gustaría aclarar algo de lo mencionado anteriormente en relación con los llamados "ñoquis" y los "privilegios". Yo tengo el privilegio de trabajar en una de las empresas de aviación más importantes del mundo. En distintas administraciones fuimos premiados, siempre en la parte estatal, para que se tenga en cuenta también ese punto. Trabajé catorce años en Austral y Aerolíneas, tanto en el ámbito privado como en el estatal. Sobre la parte privada ya se habló mucho -vaciamiento, desguace- y no quiero tocar temas más penosos, pero también vivimos eso en la década del 90. Quienes lo vivimos, lo

sentimos muy fuerte, y no queremos vivir nuevamente esa historia. No sé si podré hablar con muchos datos, pero les hablaré desde el corazón.

Quiero aclarar una gran confusión existente entre funcionarios y diputados. Nosotros, dentro de la compañía, podemos entrar a la aeroweb y todos los empleados tenemos una misión. Dice así: "Conectar a los argentinos y argentinas y contribuir a la integración y al desarrollo económico del país, promoviendo el territorio nacional como destino turístico, cultural y de negocios". Eso se cumple y nunca nos pidieron otra cosa que hacer eso, y lo cumplimos con eficiencia.

Hemos atravesado dos auditorías internacionales IOSA, en las que grandes compañías han tenido desvíos importantes en seguridad. Nosotros, por segundo año consecutivo, recertificamos IOSA.

Cabe precisar que IOSA es la auditoria de IATA, que es la organización de transporte aéreo, civil y comercial. Si nos comparamos con el fútbol, nosotros jugamos en primera división. Eso es Aerolíneas Argentinas y tenemos que estar orgullosos de ello.

Se trata de una empresa que prioriza la seguridad y la calidad, que son caras. Ahí está la inversión de Aerolíneas, tal como lo dijo mi compañero, comandante de Airbus 330. La seguridad está en los hangares, en los equipos, en la seguridad informática. En Aerolíneas hubo que construir todo de cero desde 2007 y 2008. Nos incorporamos a Sky Team, que nos ayuda y facilita concretar convenios con las mejores compañías aéreas. Usted puede volar a cualquier destino del mundo con *co-sharing* a través de Aerolíneas Argentinas y con alianzas con otras compañías. Para eso, debemos cumplir con los requisitos de IOSA e IATA, lo cual también tiene un costo.

Me parece que se habla con mucha liviandad de Aerolíneas Argentinas y de los llamados "ñoquis". Tal como dijo mi compañero, si encuentran uno, nosotros mismos nos encargaremos de que se vaya, pero hasta ahora no encontraron a ninguno.

Me cuesta mucho no hablar de este tema, pero lo voy a confirmar. Nos piden que seamos rentables, pero desde la Secretaría de Turismo, actualmente, debido a la baja de turistas extranjeros -porque la Argentina es costosa-, nos solicitan que reduzcamos la tarifa de los pasajeros que vienen de Brasil para acá, a costa de Aerolíneas y de todos nosotros, para fomentar el turismo.

Nosotros estamos de acuerdo con eso, pero no sean hipócritas, por favor. Por un lado, dicen que somos caros, costosos, ineficientes; y, por otro lado, nos piden desde el gobierno nacional que hagamos eso, y estamos dispuestos, pero no sean hipócritas. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Guido Jager, trabajador de tráfico de Aeroparque, Aerolíneas Argentinas.

Sr. Jager.- Señora presidenta y señores diputados: en la reunión anterior a este plenario de comisiones, el secretario de Transporte dijo que los empleados de Aerolíneas cobramos medio aguinaldo extra, pero lo que omitió decir es que el 40 por ciento de nuestro salario es no remunerativo y el aguinaldo se paga solo sobre la parte remunerativa. Entonces, ese adicional ni siquiera alcanza a compensar la diferencia.

El decreto que declara sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas, en sus considerandos, alude a los empleados sosteniendo que gozamos de importantes beneficios que contribuyen a empeorar la situación de la empresa. Se habla de sobredimensionamiento de la estructura y un número desproporcionado en relación con los estándares de la industria a nivel mundial en pilotos por avión. Para justificarlo, mencionan a COPA Airlines que, según informes que remitió a la SEC, de Estados Unidos, este año, tiene 1.422 pilotos para 106 aviones, o sea, 13,4 pilotos por avión. Esa es exactamente la misma relación que existe hoy en Aerolíneas Argentinas, con 1.107 pilotos para 83 aeronaves.

Además, cuando escriben esto, desautorizan al actual presidente que nombraron en Aerolíneas, quien aclaró en una entrevista en La Nación+ que, ajustando por los mismos servicios prestados -porque muchas aerolíneas latinoamericanas tercerizan sus servicios en tierra, como la rampa y el mantenimiento-, Aerolíneas Argentinas tiene 103 empleados por avión, mientras que LATAM tiene 109. ¿Dónde está entonces el sobredimensionamiento de la estructura?

El verdadero objetivo que esconden detrás de este nuevo intento de privatización es el desguace final. Lo reconoció el mismo a Milei el año pasado en un reportaje, y cito: "Tienen unidades de negocios que funcionan muy bien. Por ejemplo, lo que tiene que ver con los simuladores, con lo cual uno hasta además podría privatizar aparte, y todo lo que tiene que ver con el manejo de los talleres y demás, esas cosas, digamos, hasta se podrían 'strippear'."

Respecto de los resultados contables, el presidente de la Nación reconoció en una entrevista con el periodista Antonio Laje hace dos semanas que se logró equilibrar las cuentas. Entonces, esta privatización no es un tema económico, sino una cuestión puramente ideológica.

Hay un grupo político que ya ha dejado claro que considera a Aerolíneas Argentinas un obstáculo y prefiere que desaparezca.

Aerolíneas garantiza un piso de conectividad, de seguridad, de puntualidad, de servicio razonable y de condiciones laborales dignas, pese a la actual coyuntura. Tal vez ese sea el ejemplo que algunos preferirían que desapareciese.

La pregunta es: ¿con qué piensan reemplazar a quien cubre el 60 por ciento del mercado de cabotaje? ¿Con empresas que cancelan y demoran sus vuelos cinco, seis o doce horas todos los días?

¿El problema es la provincialización de los subsidios, para que una localidad tenga que pagar 900.000 dólares por cuatro vuelos semanales, como San Juan cerró recientemente un acuerdo con la *low cost* Flybondi? Es decir, ¿que cada provincia se arregle como pueda es la nueva idea de federalismo?

Se mencionó en la sesión anterior como ejemplo de lo que se debe hacer el caso de Uruguay, que dejó caer a su aerolínea de bandera en 2012. Pero desde aquel momento, Uruguay perdió conectividad con la región. El flujo de pasajeros entre Aeroparque y Montevideo bajó a menos de la mitad. Lo mismo sucedió en el aeropuerto de Punta del Este.

Otro caso que se toma como ejemplo es el de Brasil. En pasajeros de cabotaje, Brasil está estancado desde hace diez años y todavía no logra superar la cifra de 96.000.000 a la que llegó en 2015. Del otro lado, la Argentina viene creciendo año a año en pasajeros por habitante desde la estatización de Aerolíneas en 2008, y supera a Brasil desde el año 2017.

La crítica es que la Argentina no llegó aún al desarrollo aéreo de Chile, que tiene a LATAM, la aerolínea más grande de Latinoamérica, con el cuádruple de aviones que Aerolíneas; o a Colombia, que tiene a Avianca con un 75 por ciento más de flota. Entonces, señores diputados, la solución no es achicar ni privatizar Aerolíneas para desguazarla, sino continuar expandiendo sus operaciones, seguir batiendo récords de pasajeros y de puntualidad y potenciar las unidades de negocios más rentables, como la carga aérea, que

a muchas aerolíneas del mundo les significa la diferencia entre números rojos y negros. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias.

Les reitero, por favor, el pedido de silencio para poder escuchar a los invitados.

Continúa en el uso de la palabra el señor Martín Simonetta, director ejecutivo de la Fundación Atlas.

Sr. Simonetta.- Buenos días. Muchas gracias a todos ustedes por la invitación y por la posibilidad de compartir la opinión. Vamos a hablar desde otra perspectiva respecto de la cuestión de las aerolíneas y la línea de bandera.

Hace un cuarto de siglo tuve la suerte de vivir en Inglaterra por una beca, y ya existían las low cost. Entonces, uno podía manejarse por toda Europa por apenas 20 euros, es algo que hoy, un cuarto de siglo después, parece todavía un futuro imposible en la Argentina, y lo seguimos debatiendo. En ese sentido, estamos en la Edad de Hielo.

La Argentina es el octavo país más grande del mundo. El séptimo país más grande del planeta es la India, y lo digo para que tengan una idea del tamaño que tenemos respecto de otras sociedades.

Creo que es fundamental que Argentina sea un país realmente federal, porque hasta ahora somos un país que se autopercibe federal, pero actúa de manera centralista y unitaria. Lo que hace el hecho de tener un régimen como el actual es concentrarnos a todos en Buenos Aires, desincentivar la aparición de nuevas líneas aéreas, nuevas rutas y mantener empresas deficitarias.

Para dar un par de números -y no quiero ser muy extenso con mi exposición-, si sumamos el déficit de Aerolíneas Argentinas desde que se reestatizó, tiene un valor similar al valor de capitalización de YPF. O sea, el déficit acumulado de Aerolíneas desde la reestatización es equivalente al valor de mercado actual de YPF.

Por otro lado, creo que es importante tener otro número en cuenta, más allá de las palabras que a veces tienden llegar a la parte emocional del cerebro. Vemos cuánto cuesta cada empleado de Aerolíneas. Si dividimos el costo total por empleado por mes, nos da 5.000 dólares por empleado por mes. La pregunta es si esto está cerca de lo que gana un argentino promedio.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Simonetta.- Esto es lo que dicen los balances, los números oficiales de la empresa.

Entonces, creo que estamos ante una enorme oportunidad de entrar al mundo, de empezar a pensar como lo hace el mundo, de permitir poner en movimiento la energía de este país tan maravilloso, con este enorme potencial, que es la Argentina, y romper este círculo vicioso que nos mantiene simplemente a todos cerca de Buenos Aires, rodeando Buenos Aires.

La apertura al mercado y la privatización de Aerolíneas permitirían que puedan comenzar a viajar más personas de menores recursos, como estamos viendo que está pasando con las *low cost*. Claramente, con los menores precios abren el mercado y permiten que millones de personas que nunca han viajado puedan hacerlo en la actualidad. Muchísimas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias.

Continúa en el uso de la palabra el señor Rodrigo Borrás, prosecretario de Relaciones Institucionales y Política Aérea, de la Asociación del Personal Aeronáutico.

Sr. Borrás.- Gracias, señores diputados, por darnos la oportunidad de estar aquí presentes. Vengo a hablar en mi doble función, porque soy trabajador aeronáutico desde hace 27 años. Soy maletero y también pertenezco a la Asociación del Personal Aeronáutico, organización gremial previa a la existencia de Aerolíneas Argentinas. Así que también somos parte de la historia de este país y de esta aerolínea.

Me gustaría comenzar diciendo que en la sesión anterior en este recinto escuchamos con espanto los argumentos de los dos proyectos que se estaban presentando para privatizar la compañía aérea. Sentimos espanto cuando un diputado como Lombardi hablaba de que la actividad aérea es como poner una verdulería en una cuadra y de empleados pagos por el Estado. Eso realmente demuestra una total ignorancia y falta de conocimiento sobre lo que se está hablando.

Estamos hablando de que hoy Aerolíneas Argentinas se eligió como terreno de batalla de cuestiones políticas. Aquí están presentes las organizaciones sindicales y sus

trabajadores explicando que esto no funciona si no hay profesionalismo.

Hoy Aerolíneas Argentinas se encuentra en situación crítica, y hay responsables: son sus conducciones. Mañana mi sindicato va a ir a un paro, pero no es porque simplemente queramos hacerlo, sino porque fuimos empujados a este conflicto. Tanto los trabajadores como los usuarios estamos siendo empujados a un conflicto provocado por la administración de la empresa y por este gobierno.

Están haciendo el abecé para cualquier privatización. Están provocando un caos en los aeropuertos. Están buscando insatisfacción, tanto en los trabajadores como en los usuarios.

Aquí recién se mencionó que un gran costo de la empresa son los trabajadores. Aquí tengo un recibo de sueldo de uno de mis compañeros: gana 507.000 pesos por mes. Por otro lado, una empresa, por su misma función, paga a sus empleados 2.100.000 pesos. Entonces, ¿dónde están los altos salarios de Aerolíneas Argentinas?

Segundo, cuando hablan de que Aerolíneas Argentinas es un costo para el país, evidentemente están hablando sin conocer lo que se está haciendo desde la compañía, aportando al Tesoro nacional y a la economía del país.

En este sentido, hay un informe, no escrito por mi sindicato ni por ningún trabajador, sino evaluado por la OACI, por Oxford Economics, por IATA, que muestra realmente el impacto socioeconómico y territorial de un avión de Aerolíneas Argentinas: le devuelve al país diez veces lo que este le aportó a la empresa para poder construirse. Y estos son datos, no cuestiones ideológicas ni mentiras, como se estuvieron diciendo hasta recién.

Otro punto es que, cuando hablan de que con las *low cost* vamos a volar más y más barato, es falso, son mentiras. Acá hay un informe de la Auditoría General de la Nación presentado este año sobre la famosa revolución de los aviones, que nos traería mayor conectividad y haría todo mucho más barato. Este informe, al que cualquiera de ustedes puede acceder, habla de que a las *low cost* se les otorgaron más de 900 rutas. Sin embargo, no llegan a volar 300, y el informe dice que no aportaron absolutamente nada a la conectividad del país. Por el contrario, son un parásito, y están extorsionando a las provincias y a diferentes municipios. (Aplausos.) Por ejemplo, Puerto Madryn hoy está siendo víctima de este apriete de *Flybondi*, que dice que va a dejar de volar si el municipio no pone dinero. Otro ejemplo

es la Ciudad de Buenos Aires, que está aportando a *Flybondi* subsidios de forma indirecta. Mar del Plata también le paga subsidios a *Flybondi*, simplemente en temporada.

No es solamente *Flybondi*, sino que estamos hablando también de *JetSmart*, otro personaje de estas famosas *low cost*. Preguntémosles a los uruguayos, que tanto estamos usando de ejemplo. Les pidieron 100.000 dólares por mes para seguir volando a Montevideo. Lógicamente, el municipio se negó a pagar 100.000 dólares por mes. De manera que dejan de volar. *JetSmart* no tiene más conectividad con Montevideo.

Ahora bien, acá están los datos y a esto nos quieren llevar: a la precarización y a que agachemos la cabeza. Es lo que están buscando. El conflicto que hoy tenemos en Aerolíneas Argentinas y esta pantomima de querer privatizarla es para ocultar el gran elefante blanco que están queriendo hacernos pasar por atrás con la política de cielos abiertos. Ahí está la precarización y la entrega de soberanía. No vamos a ser un país serio ni vamos a tener un proyecto posible si entregamos la soberanía de los cielos a empresas privadas y extranjeras.

Así que, por favor, señores diputados, no sean cómplices de este crimen. Ya lo vivimos en los 90 y nos fue pésimo. Nos costó muchísimo dinero volver a recuperarlo y volver a poner al Estado, como dijeron recién los compañeros. Somos una de las mejores compañías del mundo. No vuelvan a privatizar Aerolíneas Argentinas ni Intercargo, que es otra empresa que está dando superávit en dólares.

Y un detalle: si somos un servicio tan deficiente, como están diciendo de Intercargo, ¿por qué British Airways el mes pasado...

Sra. Presidenta (Verasay).- Vaya redondeando, por favor.

Sr. Borrás.- ...nos brindó una felicitación? Los ingleses no regalan felicitaciones. Sin embargo, Intercargo fue felicitada por su excelencia en el servicio. Además, es una empresa nacional que da ganancias en dólares. Así que no privaticen Aerolíneas Argentinas ni Intercargo.

Gracias, diputados. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Alicia Castro, dirigente sindical.

Sra. Castro.- Muchas gracias, señora presidenta, y amigos diputados y diputadas. Además de dirigente sindical, fui secretaria general del Sindicato de Aeronavegantes. Asimismo, soy diputada nacional mandato cumplido; tuve dos mandatos. También fui embajadora ante la República Bolivariana de Venezuela y ante el Reino Unido. Por eso, me resultaba raro el ejemplo que daba el compañero becado en Inglaterra, que no se ajusta en absoluto a la realidad de lo que es una línea aérea de bandera y una *low cost* o línea aérea de bajo costo.

No pensaba que por tercera vez en una sola vida me iba a tocar contribuir a defender a nuestra línea aérea de bandera. En realidad, es un raro y modesto privilegio a la coherencia.

Lamento muchísimo que la diputada Giudici haya comenzado este debate con una ofensa o una violencia hacia los trabajadores y las trabajadoras de Aerolíneas Argentinas, como también lo hicieron otros y otras. (*Aplausos.*) Fue una ofensa a los que levantan los aviones; a los que pilotearon los dos aviones que Aerolíneas Argentinas puso a disposición para llevar a los soldados de Malvinas -que hicieron 89 vuelos con 110 soldados cada uno- entre el 11 y el 29 de abril de 1982, durante el conflicto bélico; a los que trajeron vacunas en tiempos de pandemia; a los que llevan órganos a tiempo; a los que pueden orientar exportaciones de productos frescos de las provincias, impulsando las economías regionales; a quienes asisten a emergencias; a quienes configuran una herramienta clave de comunicación y transporte a nivel federal; y a los que vuelan a 39 destinos de cabotaje y conectan 52 rutas federales, algo que ninguna empresa privada aérea haría. Pregunto: ¿esos son ñoquis, diputada Giudici? ¿No le duele cuando a usted la llaman "ñoqui" o cuando llaman "ñoquis" a los diputados? (*Aplausos.*)

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Señora Castro: le pido por favor...

Sra. Castro.- Cuando se cuestionan los sueldos de los pilotos o los sueldos de los maleteros...

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Les pido respeto a todos los invitados y a todos los colegas que me acompañan.

Señora Castro: habiendo sido usted diputada nacional, debería conocer el reglamento de la Cámara. No puede interpelar a los diputados de esta manera. Le pido con respeto que haga la presentación y se dirija a la Presidencia, por favor. Muchas gracias.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Castro.- Señora presidenta: como diputada mandato cumplido, me duele tanto cuando le dicen "ñoquis" a los trabajadores de Aerolíneas Argentinas y a los profesionales de la seguridad como cuando se lo dicen a los diputados y diputadas. También me duele cuando cuestionan sueldos de 8 o 9 millones de dólares o cuando cuestionan que tienen autos con choferes. Traten de llegar a Ezeiza en un colectivo antes de hablar de remises, y traten de ver con qué sueldo se puede vivir en la Argentina.

Entre las falacias para alentar la privatización están las económicas. En el gobierno y en los proyectos en tratamiento se aduce que Aerolíneas Argentinas da pérdidas cuantiosas. Esto es falso, porque sabemos cómo se cuantifica el rédito de las empresas aéreas. Este se mide en términos del impacto positivo global en la economía del país, de la contribución al producto interno por las divisas e impuestos que ingresan por turismo, pasajes, exportaciones, etcétera.

En 2022, por cada peso que puso el Estado en Aerolíneas Argentinas, se recaudaron 2 pesos. En 2023, el Estado puso cero pesos en Aerolíneas Argentinas y recaudó 80.000 millones de pesos. En este caso, adhiero a los argumentos que ha aportado tan claramente -y con datos, no con relato, como suele decirse- la diputada Julia Strada.

Podemos hacer un resumen de lo que pasó en la privatización impulsada por el primer Menem. Recuerdo que cuando luchábamos contra la privatización, en los años 90, estaba honrando a esta Cámara de Diputados el diputado Germán Abdala. No olvidaré nunca cuando en una silla de ruedas me dijo: "Peso 42 kilos, pero hasta el fin de la vida estaré peleando por Aerolíneas Argentinas". Estamos acá en homenaje a esas diputadas y diputados que honraron la soberanía nacional.

Estimadas compañeras, compañeros y amigos: cuando hablamos de soberanía, hablamos de la soberanía integral. No es simplemente una palabra. No se festeja solo el 20 de noviembre. Se trata de la soberanía territorial, marítima, antártica, insular y, por supuesto, de los cielos. Hoy no se está discutiendo solamente la privatización de Aerolíneas Argentinas, como dijeron algunas personas que me antecedieron en el uso de la palabra. Se está discutiendo la extranjerización y privatización de los cielos.

Un argumento que me repugna, por su demagogia y por su falsedad, es cuando se dice: "La pobre chica de La Matanza tiene que pagar los privilegios de los empleados de Aerolíneas Argentinas en vez de recibir lo que le corresponde". Lo primero que hay que decir es que esa chica de La Matanza, por el artículo 14 de la Constitución Nacional, debería tener trabajo, salud y vivienda asegurados. Saquemos el argumento de la chica de La Matanza. Pero no le saquemos los cielos, no le saquemos los aviones, no le saquemos el orgullo de ser argentina y de tener una aerolínea de bandera que tiene setenta años de vida y que ha sido pionera en la aviación, en la era *jet*, en el vuelo transpolar, etcétera.

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido que vaya redondeando, por favor.

Sr. Castro.- Cómo no.

Otra de las falacias para alentar la privatización es que ningún país del mundo tiene línea aérea de bandera. Compañeras y compañeros: por favor, lean. Las mejor ranqueadas -como Qatar, Emiratos, Ethiopian- son líneas aéreas de bandera. Les pido que estudien, por favor.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Señores diputados: por favor, les pido que hagan silencio para que la señora Castro pueda continuar con su presentación.

Sra. Castro.- Esto me trae algunos recuerdos de cuando estaba en esta Cámara de Diputados.

Señora presidenta: en medio de ese griterío solamente escuché "Venezuela". Seguramente ahora venga algún señalamiento relacionado con los pueblos mapuche o iraní.

En cuanto a las low cost, que han sido un desastre en la Argentina y lo siguen siendo, aconsejo que lo sigan a Guido en (GEDoc) para ver los retrasos y cancelaciones que tiene Flybondi todos los días. Es como si hiciera dos paros por semana.

Como no tengo tiempo para referirme a este asunto, les aconsejo que lean el libro *¿Por qué fracasó la revolución de los aviones?*, de Basteiro y otros, que en la tapa dice: "La #RevoluciónDeLosAviones: el gobierno de Macri/Dietrich anunció inversiones por 1.700 millones de dólares y 50.000 nuevos empleos. Pero terminó cerrando seis líneas aéreas y provocó la pérdida de 2.644 puestos de trabajo."

¿Qué queremos? No queremos...

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido por favor que vaya redondeando, porque ha duplicado el tiempo del que disponía para hacer uso de la palabra.

Sra. Castro.- Cómo no, presidenta. Disculpe por la extensión.

Quisiera referirme muy brevemente también a cuestiones de seguridad. ¿Qué pasó cuando se privatizó Aerolíneas Argentinas? ¿Qué pasó cuando se cayó el avión de LAPA porque tenía justamente una cultura *low cost*? ¿Qué significa reducir los costos? ¿En qué se reducen los costos? ¿En entrenamiento de tripulantes de cabina y de tripulantes técnicos? ¿En fallas técnicas de aviones viejos o mal mantenidos?, como fue el caso de Fray Bentos, donde falló una alarma, o como fue el caso de Inter Austral, donde se abrió una puerta en pleno vuelo y cayó una tripulante de cabina.

¿Qué pasa con una empresa que tiene tripulantes con horas de descanso y de servicios regulados? Por ejemplo, pasa lo que pasó en 1992, cuando en un accidente en San Luis se evacuaron 103 pasajeros en tres minutos con profesionales de la seguridad.

También podemos mencionar el caso de otra línea aérea de bandera como CheapOair, en la que los tripulantes de cabina, en enero de 2024, evacuaron a 379 pasajeros en el Aeropuerto de Haneda.

Esos dos aviones se incendiaron inmediatamente. Eso es tener tripulantes en líneas aéreas de bandera y no en *low cost*.

Sé que no me puedo seguir extendiendo. Quedo a disposición, porque la verdad es que tengo una larga experiencia en este tema. También fui vicepresidenta de la Comisión de Transportes, y tuvimos la suerte y la oportunidad de que en el año 2000 el Congreso apoyara una resolución de mi autoría para que cinco diputados y diputadas de la mayoría de las fuerzas políticas reunidas en este Congreso viajáramos a Madrid para impedir la liquidación de Aerolíneas Argentinas, que estaba programada por la SEPI.

En lugar de eso, los diputados y diputadas fuimos a interpelar a la SEPI y logramos que la capitalizaran en lugar de liquidarla. Además, fuimos a las cortes de España, donde entendieron muy bien los argumentos de este Congreso.

Ojalá este Congreso Nacional estuviera dispuesto a defender la soberanía de nuestros cielos y la parte de mercado aerocomercial mundial que le toca a Aerolíneas Argentinas, a sus trabajadores, a su tradición y a todos y todas las argentinas; inclusive, a la chica de La Matanza, que estoy segura de que está orgullosa de tener una línea aérea de bandera.

Si no lo hicieran, diputadas y diputados, si no estuvieran...

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido una vez más que vaya redondeando, por favor.

Sra. Castro.- Ya termino.

Si no defendieran la soberanía de nuestros cielos, diputadas y diputados, que Dios y la patria se los demanden. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor Pablo Perret, miembro de la Asociación de Alojamiento Turísticos de El Calafate, quien está conectado vía webex.

Sr. Perret.- Buenas tardes. Desde ya, muchísimas gracias a los señores diputados por invitarnos a esta reunión de trabajo. Mi nombre es Pablo Perret y soy miembro de la Asociación de Alojamiento Turísticos de El Calafate.

Nosotros estamos muy preocupados por la posible privatización de Aerolíneas Argentinas. Creemos que en este lugar de nuestro país necesitamos una línea de bandera. Hoy por hoy, los países poderosos del mundo apuestan a las líneas aéreas de bandera, estratégica y geopolíticamente.

Nosotros en esta ciudad teníamos un viejo aeropuerto al que únicamente llegaban vuelos de LADE, hasta que en el año 2000 el gobernador de la provincia apostó a que El Calafate tuviera un aeropuerto internacional. De esta manera, se abrió una posibilidad para aquellos turistas extranjeros que elegían como destino esta localidad para conocer el Glaciar Perito Moreno.

En la inauguración del aeropuerto, el gobernador hizo hincapié en que el Glaciar Perito Moreno tenía que ser ícono hacia el mundo y hacia los argentinos, así como ya lo eran las Cataratas del Iguazú en nuestro país. Es por ello que se apostó a ese aeropuerto, para que llegaran los vuelos.

Ya muchos hablaron de la nefasta privatización que se llevó a cabo en nuestro país en los años 90, proceso que primero estuvo en manos de Iberia, y luego, de Marsans. No debemos olvidarnos de que en España hay dos presos por la malversación de fondos y la corrupción que hubo. Recuerdo este dato para que no nos olvidemos de lo nefasta que fue esa privatización y en qué terminó.

Por suerte, se apostó a que El Calafate tuviera su aeropuerto para que pudieran llegar vuelos. La única línea aérea que apostó a este aeropuerto fue siempre Aerolíneas Argentinas.

El trabajo entre el sector privado y el sector público hizo que entre todos busquemos la posibilidad de que otras líneas aéreas puedan venir, pero nadie quería apostar a un destino como El Calafate. Y eso que estamos hablando del segundo Parque Nacional más visitado en la República Argentina en este momento, después del Parque Nacional Iguazú.

Recién escuchaba a alguien de Aerolíneas Argentinas contar lo que le está pasando a Puerto Madryn y las presiones que está sufriendo. Esas mismas presiones las recibimos en El Calafate. Para venir acá, una línea *low cost* nos exigía dinero a nosotros y a la provincia de Santa Cruz, pero nosotros le dijimos que no teníamos ese dinero. Finalmente, con el correr del tiempo, esa línea *low cost* y otra vieron que era negocio venir a El Calafate.

Hoy lo está viviendo la ciudad capital de la provincia de Santa Cruz, Río Gallegos, con la falta de conectividad. Y estamos hablando de la capital de la provincia de Santa Cruz; no estamos hablando de una ciudad como Esquel, por ejemplo, que no es la capital de Chubut pero que también vivió muchos años sin poder tener un vuelo diario, pese a que también es un lugar turístico de la Argentina.

Yo nací muy cerca del Congreso de la Nación. Estudié a solo tres cuadras de ese lugar donde ustedes están reunidos en este momento. Pero pude conocer el interior del país, especialmente la Patagonia, y me enamoré de este lugar, El Calafate. Por eso en diciembre de 2001, en plena crisis, con mi familia vinimos a apostar a este lugar, que en ese momento tenía nada más que 5.000 habitantes, y nos abrieron las puertas.

Por todo esto que acabo de enumerar, me parece que no debemos repetir los errores. Mi madre alguna vez me dijo: "Una vez te podés equivocar. Si te equivocás dos, ya es culpa tuya; ya el error es tuyo". No lo volvamos a cometer, por favor.

Señores diputados: si quieren hacerla más eficiente, háganla, pero dado el profesionalismo que tienen los empleados de Aerolíneas Argentinas, que la llevaron a ser una de las mejores líneas de bandera del mundo, debemos apostar por ellos.

Por favor, no la privaticen, no sigan apostando a esto. Ya cometimos un error. Quienes vivimos en el interior del país, en el interior profundo, necesitamos que la línea de bandera, Aerolíneas Argentinas, siga volando a esos lugares donde las *low cost* o cualquier otra línea aérea no va a llegar nunca. Esas aerolíneas solo hacen negocios, como lo muestran los ejemplos que les acabo de dar: las dos líneas *low cost* que vuelan a El Calafate lo hacen por negocio; antes de eso, nos pedían plata, como le está pasando a Puerto Madryn.

Muchísimas gracias por escucharnos y ojalá se pueda entender que la línea de bandera es estratégica geopolíticamente y, a su vez, es un gran negocio para transportar carga. Por ejemplo, desde de El Calafate salían los salmones de los chilenos, que contrataban un avión por semana a Aerolíneas Argentinas para sacarlos por el Atlántico. Lamentablemente, este último año se cortó. Pero seguramente podremos sacar mucha producción, aparte de traer turismo, tema por el cual fuimos invitados.

Les agradezco nuevamente. Esperamos que no privaticen Aerolíneas Argentinas. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias.

Tiene la palabra Agustín Monteverde, que es doctor en Economía.

Sr. Monteverde.- Buenas tardes. Gracias por la invitación.

Les quiero traer la siguiente reflexión: este debate no trata solamente sobre la privatización de Aerolíneas Argentinas, sino también sobre qué se va a hacer con los jubilados, con las universidades, con la educación, con la salud, etcétera. ¿Por qué? Por la sencilla razón de que existe la ley de los recursos escasos y hay que elegir entre recursos limitados y necesidades y deseos que tienden a ser ilimitados.

Así que, de alguna manera, este debate también trata sobre qué se le va a sacar o dar a la Justicia, a la seguridad, a la salud, etcétera. En definitiva, las decisiones que se toman tienen que ver con deuda, con impuesto inflacionario.

El problema, como siempre, es hablar de gastos sin fijar los recursos con los cuales se tienen que afrontar. En cambio, la empresa privada tiene muy claro que los recursos son limitados, porque además está la presencia de un dueño al que le duele la ineficiencia. Al Estado no le duele tanto, porque le puede pasar la cuenta al ciudadano o bajar otro gasto.

Por eso -repito-, la decisión no es simplemente sobre Aerolíneas Argentinas, sino también sobre lo que la Nación va a hacer con otros renglones de gastos y necesidades que tiene el país. Desde que fue reestatizada, el Estado le ha transferido a Aerolíneas Argentinas 8.053 millones de dólares. Esto equivale a: 14 millones de salarios brutos de maestros de grado con diez años de antigüedad; 4.800 escuelas para 3.800.000 alumnos; 33 millones de jubilaciones mínimas y casi 115 millones de AUH.

Pero si en vez de tomar lo que transfirió el Estado, tomamos el costo financiero que paga el Estado por haber hecho semejantes transferencias, al costo financiero actual, que es menos de la mitad del que teníamos hace unos pocos meses, todavía seguiría significando: casi 2 millones de salarios brutos de maestros de grado con 10 años de antigüedad -esto, por año-; se podrían construir 671 escuelas para 537.000 alumnos, por año; se podrían pagar 4.600.000 jubilaciones mínimas y se podrían pagar 16 millones de AUH.

Por eso, lo que tienen que hacer es elegir a qué se renuncia. De esto se trata la decisión.

El tema de la ineficiencia es otra gran diferencia que hay con la empresa privada, por una razón muy simple: todos conocemos la frase que dice "el ojo del amo engorda al ganado". Ya sabemos que a quienes están en el ámbito estatal no les gustan los controles. En el Estado no hay un dueño, no

hay quien controle; esto lo estamos viendo con el tema de las universidades.

Lo cierto es que Aerolíneas, que llegó a tener 194 empleados por avión en diciembre de 2012, hoy, con mayor eficiencia, tiene 125 empleados por avión. La empresa Gol tiene prácticamente un 30 por ciento menos y Copa tiene un 80 por ciento menos de empleados por avión; ambas son aerolíneas regionales.

Los pilotos internacionales de Embraer vuelan 31 horas y media mensuales, pero se les asegura un salario por 75 horas. Los pilotos de cabotaje de Boeing trabajan 37,5 horas mensuales, pero tienen asegurado el salario. Siempre hay entre ocho y doce aviones estacionados en Aeroparque que no vuelan. Esto es ineficiencia. En Aerolíneas Argentinas hay aviones que vuelan tan solo 70 horas mensuales, mientras que en otras aerolíneas los aviones vuelan en promedio entre 400 y 500 horas mensuales.

Otra diferencia con la empresa privada es que no compite. En cabotaje, de 77 rutas no compite en 50. En vuelos internacionales, de 33 rutas no compite en 12, es decir, en un tercio de ellas.

Además, tiene ciertas prebendas como compañía: exenciones tributarias, acceso a mangas. Es decir que todo el sistema aeroportuario está orientado a beneficiar a Aerolíneas.

Sra. Presidenta (Verasay).- Por favor, le pido que vaya redondeando.

Sr. Monteverde.- Por eso no me extraña que defiendan a Intercargo, porque ha servido para darle ventajas a Aerolíneas.

También tiene: manejo de mostradores de *check-in*, descuentos en combustibles, abuso de posición dominante con deudas con el resto del sistema. Y a esto hay que sumar las prebendas odiosas que se conocen para el personal. Es cierto que también pueden otorgarlas otras aerolíneas privadas, pero en ese caso las paga el dueño, de su bolsillo, o se pagan con la productividad de los empleados, y no con transferencias del Estado, por 8.053 millones de dólares en estos años.

De esto se trata. Es cierto que este no tiene que ser un debate ideológico. Es un debate de intereses. Pero lo que hay que atender es el interés de la gente, que compulsivamente debe pagar el impuesto inflacionario para sostener algo ineficiente y donde, además de todo, se

consumen las energías que se podrían dedicar a otros fines. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Franco Rinaldi, licenciado en Ciencias Políticas, graduado en la UBA.

Sr. Rinaldi.- Señora presidenta: agradezco la invitación, y trataré de ser lo más preciso y conciso posible.

Saludo y celebro que hoy pueda haber dictamen de comisión para que Aerolíneas Argentinas pase a ser una empresa sujeta a privatización. Creo que el Congreso de la Nación tiene la oportunidad histórica de remediar lo que, en un acto demagógico y lamentable para las arcas nacionales, se hizo en 2008, cuando se decidió expropiar la compañía.

Vale la pena recordar -especialmente a algunos diputados- que la compañía permanece como una sociedad anónima, aunque su accionista mayoritario es el Estado Nacional Argentino, y si se le aplicara la ley 19.550 habría que decretar su quiebra.

Cuando hablan de "desguazar la compañía", no entiendo muy bien a qué se refieren, porque, como acabo de decir, la compañía está quebrada. Y está quebrada no porque lo diga Franco Rinaldi o algunos que se animan a decir la verdad, pagando el costo político de hacerlo, sino porque es lo que figura en los balances de la compañía.

De modo tal que Aerolíneas Argentinas vive bajo una excepción que solo es viable porque está amparada por el Estado. Algunos dicen que la compañía recauda más de lo que el gobierno le transfiere, pero todos protestan cuando ven venir que se acaban las transferencias del Estado. Entonces, ¿cómo es la cosa? ¿La empresa recauda más de lo que recibe, o no puede vivir sin los aportes estatales?

Creo que si el gobierno y el Congreso logran revertir lo que se hizo en 2008, será una gran noticia para la República Argentina. En la mayoría de los países donde no existen líneas aéreas estatales se vuela más, vuelan más pasajeros, hay más compañías y hay más trabajo. Incluso la preocupación que manifestaba el compañero desde El Calafate se disipa porque va a haber más empresas y más trabajo para el sector aeronáutico, cosa que ahora no sucede justamente por la posición dominante, monopólica y anticompetencia que está destinada a proteger a Aerolíneas Argentinas. Obviamente, yo no estoy en contra de la empresa ni de sus trabajadores, sino todo lo contrario. Yo quiero que haya más

trabajo, que haya más aerolíneas, y que eventualmente la maneje el sector privado.

Voy a decir algo que puede sonar antipático, pero es la verdad: Aerolíneas Argentinas, regalada es cara. Si el gobierno consigue un comprador para Aerolíneas Argentinas, hay que hacerle un monumento. Si consigue que un privado se haga cargo de una empresa con un pasivo de 2.000 millones de dólares y un patrimonio neto negativo de más de 200 millones de dólares -según los balances-, hay que hacerle un monumento.

Todo lo que se dice sobre la "soberanía de los cielos" y demás es guitarreo. No existe nada de eso.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Rinaldi.- Pido respeto, por favor. Yo escuché en silencio a todos los compañeros.

Aerolíneas Argentinas es una empresa de transporte que tiene que transportar pasajeros y carga; el resto es verso, es "fulbito para la tribuna". Desde que se expropió, Aerolíneas Argentinas ha recibido más de 8.000 millones de dólares para cubrir déficit. ¡Miren los balances, señores diputados!

Además, muchos trabajadores son engañados por sus dirigentes gremiales, que les bajan línea a los empleados y estos se hacen dueños de discursos que desconocen completamente.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Rinaldi.- Pido respeto, por favor. Seamos respetuosos con el orador.

Sra. Presidenta (Verasay).- Pido silencio para escuchar al invitado.

Sr. Rinaldi.- Seamos respetuosos con el orador, por favor.

Aquí se hablaba de un cierto estancamiento en Brasil. Claro que el sector aerocomercial está directamente vinculado con el funcionamiento de las economías de los países. También es cierto que en Brasil, después de Varig y

de la desregulación del sistema aerocomercial, creció un 190 por ciento la cantidad de pasajeros.

De manera que va a ser una gran noticia para los pasajeros y para los trabajadores -repito: para los pasajeros y para los trabajadores- si el sistema aerocomercial argentino se organiza solamente bajo manos privadas, como en la mayoría de los países donde funciona excelentemente mejor que en la Argentina.

Voy a citar un dato de la ANAC de cuando estaba el expresidente de Aerolíneas Argentinas, el amigo Pablo Ceriani, que se encuentra presente. En los doce meses de 2023, mientras cada avión de Aerolíneas transportó 165.000 pasajeros, Flybondi -con todos los problemas que acá dicen que tiene, y que no desmiento- transportó 320.000. Esto, según datos de la ANAC de Alberto Fernández.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Rinaldi.- El presidente de la bancada kirchnerista, al que le encanta el guitarreo, debería dar el ejemplo y ser un poco más respetuoso con los invitados.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido que vaya redondeando, por favor.

Sr. Rinaldi.- Voy a dar el último dato de la ANAC, porque hemos aprendido que los datos matan el relato. En los doce meses de 2023, mientras Aerolíneas Argentinas operó 1.372 vuelos, Flybondi operó 1.889 vuelos. Es decir que una empresa privada, que es más pequeña, transporta más pasajeros por avión y vuela más veces. Esto es lo que algunos no quieren aceptar. Por eso se oponen, apelando a la emotividad.

Por último, me llama la atención que desde posiciones de izquierda y progresistas defiendan y se golpeen el pecho por una empresa que le saca dinero a los

contribuyentes, la mayoría de los cuales jamás se sube a un avión. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra Luis Pablo Ceriani, expresidente de Aerolíneas Argentinas.

Sr. Ceriani.- Gracias por la invitación. Voy a tratar de ser breve y mencionar simplemente algunas cuestiones, porque los que me antecedieron en el uso de la palabra abordaron un montón de temas.

En primer lugar, creo que debemos tener un enfoque pragmático, sin considerar las ideologías. ¿A qué me refiero con esto? Me refiero a tener en cuenta lo que ha sucedido en la historia.

Lo que sucedió históricamente es que Aerolíneas Argentinas -manejada por el Estado- ha funcionado bastante mejor que cuando estuvo gestionada por el sector privado en la época de la privatización, que fue realmente calamitosa.

Mencionaré algunos datos a tener en cuenta. Cuando la compañía fue recuperada en el año 2009, había más de 200 empleados por avión y más de 20 pilotos por avión. Es decir, los niveles de eficiencia de la compañía eran muy bajos y la flota estaba completamente obsoleta. ¿Por qué? Porque la compañía había sido vaciada.

Entonces, se llevó a cabo un trabajo que requirió mucho esfuerzo y hoy tenemos una empresa que el año pasado transportó 14 millones de pasajeros. Tiene un nivel de servicio reconocido a nivel mundial, con una flota absolutamente competitiva y comparable con las mejores aerolíneas del mundo.

Operativamente, trabaja con los mejores sistemas y ofrece un servicio claramente superior al de las aerolíneas de bajo costo, porque ese es el tipo de servicio que brinda Aerolíneas Argentinas: de calidad y excelencia.

Además, los aportes que ha hecho el Estado han ido disminuyendo con el tiempo. En 2023 prácticamente no hubo aportes del Estado, y este año -aunque se tuvo que hacer frente a una recesión bastante importante- los aportes no fueron significativos, algo así como 90.000 millones de pesos.

En 2022 la empresa había recibido 47.000 millones de pesos cuando estábamos saliendo de la pandemia. Sin embargo, en dólares, fueron 300 millones en 2022 contra 100 millones en 2024 y en un año de recesión.

La compañía no está sobredimensionada y tiene niveles razonables. Obviamente, no se puede comparar con una *low cost*.

Quiero mencionar esta cuestión. Esas aerolíneas tienen un tipo de operación particular, que implica mantener bajos costos operativos mediante dos estrategias.

La primera es utilizar aviones abarrotados de pasajeros con capacidad para al menos 180 asientos, es decir, modelos específicos de aviones.

La segunda es tener una alta utilización diaria del avión, lo que significa realizar al menos seis vuelos por día. Esto implica que no pueden hacer cualquier tipo de vuelo, como los vuelos largos. Por ejemplo, un vuelo a Ushuaia les ocuparía todo el día, impidiéndoles completar las seis etapas diarias necesarias.

Además, existen aeropuertos donde un avión de 180 pasajeros no puede aterrizar debido a limitaciones técnicas; en esos casos, el Embraer 190 de Aerolíneas Argentinas sí puede operar.

Eso quiere decir que la rentabilidad y el modelo de negocio que tienen las *low cost* exigen que un montón de destinos que queden afuera de la red y que por su naturaleza no son rentables. ¿Por qué no son rentables? Porque es más rentable utilizar el avión de otra manera.

Entonces, hay muchos destinos que quedarán fuera de operación, y por esa razón las *low cost* suelen decir: "si querés que opere este destino, necesito que me pagues 100 mil dólares". ¿La razón? Si no reciben esa compensación, prefieren utilizar el avión en otra ruta que les genere los niveles de rentabilidad que su modelo de negocio exige.

De este modo, un modelo puramente basado en la rentabilidad deja fuera una gran cantidad de destinos que forman parte de la red de Aerolíneas Argentinas. Por ello, es necesario contemplar algún tipo de mecanismo que garantice esa conectividad.

En cambio, Aerolíneas Argentinas garantiza la conectividad mediante subsidios cruzados entre destinos rentables y no rentables.

El proyecto de ley de privatización no contempla ningún mecanismo para garantizar esta conectividad, lo que pone en riesgo la desconexión de muchas ciudades y regiones del país, incluyendo capitales provinciales, no solo pueblos aislados. Esta es una cuestión que debe ser atendida, ya que de lo contrario generará un problema importante.

Otra cuestión que se debe considerar es que invertir en la Argentina es complicado, y hacerlo en el sector aerocomercial lo es aún más, debido a que se trata de inversiones de riesgo que requieren mucho tiempo de maduración.

Por lo tanto, ¿qué tipo de inversores podríamos atraer en una privatización? Podrían ser oportunistas interesados en beneficiarse de los activos de la compañía.

Aerolíneas Argentinas posee activos valorados en al menos 400 millones de dólares, incluyendo la flota Embraer, los Boeing y los A330, así como los simuladores de vuelo.

Entonces, ¿cómo vamos a preservar ese patrimonio? Porque puede venir un oportunista que tome como garantía sus activos, se endeude, consiga plata, después defaultee la deuda, se lleve la plata y desaparezca. Esto es lo que hizo Marsans.

La SEPI quería deshacerse de Aerolíneas Argentinas y ofreció 700 millones de dólares a quien se hiciera cargo de la empresa. Marsans aceptó la propuesta y se hizo cargo. Se quedaron con los 700 millones de dólares, no invirtieron absolutamente nada y luego desaparecieron. El desfalco fue tal que terminaron presos.

Sra. Presidenta (Verasay).- Solicito que redondee su presentación.

Sr. Ceriani.- Por lo tanto, una de las cuestiones en las que debemos tener mucho cuidado para preservar el patrimonio estatal es cómo vamos a preservar los activos de la compañía, que son de todos los argentinos. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el doctor Fernando Dozo.

Sr. Dozo.- Señora presidente: por un lado, esta discusión es muy interesante porque me remonta al año 1986, cuando comencé a trabajar en temas de transporte aéreo en lo que entonces era la Dirección de Transporte Aéreo y de la que luego fui director.

Asimismo, participé en la privatización de Austral y en la primera privatización de Aerolíneas Argentinas. Trabajé veinte años en Aerolíneas Argentinas y después como consultor en otras empresas.

Las discusiones siguen siendo las mismas de siempre: siempre con la guitarra, el mate, el folclore, la chacarera y la zamba.

Señores y señoras: la única realidad es que estamos ante una empresa que técnicamente está quebrada. Tiene un patrimonio neto negativo de 210 millones de dólares y le ha costado al Estado argentino 8.000 millones de dólares.

El principal dato a tener en cuenta -y que no se ha mencionado hasta ahora- es que, según el actual presidente de la compañía, los ingresos medidos en costo por asiento-kilómetro son de 7,19 centavos de dólar. Este nivel de ingresos está dentro de los márgenes aceptables a nivel internacional.

El problema de Aerolíneas Argentinas es que sus costos -también medidos por asiento-kilómetro- son de 9,34 centavos de dólar, lo que deja a la empresa en una situación insostenible.

Reitero: estos números fueron proporcionados por el actual presidente de la compañía, el señor Lombardo. Si no les gustan esos números, pueden discutirlos con él.

Ante este panorama -patrimonio neto negativo, ingresos en ese estado y las pocas medidas tomadas para paliar tal situación- cuanto más se demore el Congreso en discutir qué hacer con Aerolíneas Argentinas, la compañía dejará de operar por consunción.

Por lo tanto, me llama poderosamente la atención que estemos discutiendo cuestiones baladíes y no nos enfoquemos en cómo sacar esta situación adelante.

Es crucial definir la manera de resolver esto, porque también he escuchado propuestas que sugieren que sea la comisión la que determine cómo se va a privatizar, es decir, cuál será el sistema, la convocatoria o las condiciones.

Señores: la única alternativa que tiene Argentina con esta compañía es convocar a un concurso internacional para ver quién se hace cargo de ella. Y coincido con muchas opiniones que he escuchado, en el sentido de que no creo que haya muchos interesados. Ese es el primer punto.

En segundo lugar, celebro que la señora exdiputada Castro -con la que venimos trabajando en este asunto desde que éramos chicos- reconozca que el Estado español capitalizó a Aerolíneas Argentinas. Lo menciono porque acá todos se olvidan de que el Estado español puso 3.500 millones de dólares en Aerolíneas.

¿Qué se creen? Nos los comimos nosotros los millones de dólares. Allá están presos, mientras que acá están todos sueltos. (Aplausos.)

Es decir, todos los que fundieron la compañía y dilapidaron 8.000 millones de dólares, están sueltos. Repito: están todos sueltos, empezando por la expresidenta de la República -condenada-, el otro exvicepresidente de la República -condenado-, y los responsables principales, los que en ese momento ocupaban los cargos de intendente de La Plata, de gobernador de Buenos Aires y de senador por Buenos Aires. (Aplausos.)

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Dozo.- ¡¿De qué estamos hablando?! ¡Basta de pavadas!

Sra. Presidenta (Verasay).- Por favor, les pido respeto a los colegas y a los invitados.

Sr. Dozo.- ¡Los veo por televisión cuando debaten en este Congreso, con un nivel vergonzoso! ¡A ver si levantamos un poco el nivel!

Señora presidenta: discúlpeme por la vehemencia. Ya llevo cuarenta años con este cuento. Les repito: ¡Cuarenta años! Lo he explicado por derecha y por izquierda, y no la quieren entender. Hace falta idoneidad.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Dozo.- ¡Cacareen, cacareen! Es lo único que saben hacer: cacarear.

Sra. Presidenta (Verasay).- Les pido por favor que hagan silencio, y al invitado, que vaya redondeando.

Sr. Dozo.- ¿Cuál es la solución? La única solución es llamar a un concurso. Ya lo han dicho: los índices de utilización de las aeronaves están sobrepasados y no cumplen con los récords básicos. Además, el trabajo del personal está por debajo de los niveles básicos de productividad. Es decir, está todo mal.

Entonces, ¿por qué no arreglamos el tema? Obviamente, los primeros que tienen que hacerlo son los sindicatos y los gremios. Es decir, son los tipos que están trabajando ahí.

¿Qué quieren hacer? ¿Conservar la fuente de trabajo o no? Para conservar la fuente de trabajo hay que empezar por dar vuelta toda la situación.

Señores: invito a esta comisión a que rápidamente le declare la necesidad de privatización de Aerolíneas Argentinas al gobierno, para que inmediatamente llame a un concurso internacional. Después veremos cómo nos hacemos cargo de los 2.000 millones de dólares de pasivos acumulados y del juicio que tenemos ante el CIADI, en donde fuimos condenados por 300 millones de dólares.

Por otra parte, les quiero aclarar -para que no sigan diciendo pavadas- que los dos tipos de Marsans que están presos, lo están por desfalco.

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido por favor al invitado si puede ir redondeando la presentación.

Sr. Dozo.- Están presos por desfalco a la autoridad fiscal española por no haber denunciado en su momento que recibieron los 600 millones de dólares. Es decir, los "bypasearon" y los pusieron en Aerolíneas. Así que empiecen por informarse, señores.

Buenos días y muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora Dina Feller, dirigente sindical e integrante de la Comisión Directiva de Aeronavegantes.

Sra. Feller.- Señora presidenta: en primer lugar, como ciudadana, estoy sorprendida del nivel de este debate en términos de educación, técnica, virulencia y agresividad.

Voy a pedirle a todos los que tengan que tomar una decisión en base a este nivel de discusiones, que se den un tiempo más para continuar analizando técnicamente esta cuestión, que es de profunda relevancia. Por favor, no nos quedemos con esto solo, porque esta sesión, sumada a la anterior, deja mucho que desear para todas nosotras y todos nosotros.

Ahora bien, en mi intervención quiero destacar algunos elementos. En mi doble rol, soy trabajadora aeronáutica y nunca trabajé en Aerolíneas. Es decir, siempre

trabajé en otras empresas, pero vengo preocupada porque la discusión de la privatización de Aerolíneas Argentinas no se puede dar sin discutir la política aerocomercial de nuestro país. Además, quiero hablar de la cultura de la seguridad operacional de Aerolíneas Argentinas, que ya fue mencionada. Estos dos elementos gravitan sobre Aerolíneas Argentinas, que fija *benchmarks*. Para la industria, los *benchmarks* significan estándares a nivel nacional y regional.

Así como otras partes del mundo donde se privatizan empresas, en las privatizaciones previas de Aerolíneas nunca vimos que a la misma intención de privatizar se le sumen la línea aérea de bandera; Intercargo, que es la principal empresa de rampa, y EANA, que es la empresa que maneja y administra los servicios de navegación aérea. Es decir, son tres empresas que hacen al corazón de la industria. Esto sumado a que está en combinación con la entrega de la octava y la novena libertad, sucediendo en simultáneo. Esto es novedoso y es la primera vez que lo vemos; a esto se debe la preocupación.

Respecto de la cultura de la seguridad operacional y los estándares que fija Aerolíneas Argentinas, como trabajadora y profesional de la seguridad, encargada también de entrenar a otros, quiero decir que en todas las bases y vuelos de Aerolíneas Argentinas hay personal altamente calificado. Ellos tienen -mejor dicho, tenemos- un ojo entrenado y una cultura de la seguridad operacional que no se puede comparar con ninguna otra empresa que vuela en el país. A tal punto que esos estándares que fija el personal y la cultura de la seguridad de Aerolíneas Argentinas son los que después se reflejan a nivel regional e internacional.

Eso en el mundo de las *low cost* o empresas de bajo costo no existe ni va a existir, porque parte de lo que las convierte en empresas de bajo costo es el ahorro en la calidad del entrenamiento de su personal.

Queremos nivelar para arriba, no para abajo. Si desaparece o desmantela Aerolíneas Argentinas, como se está intentando hacer a través de su privatización, la nivelación va a ser para abajo.

Quiero traer tres ejemplos regionales inspirados por mi vecino de silla, Franco. Me refiero a ejemplos bien contrastantes entre sí, con nuestros países vecinos.

Primero menciono el dúo Uruguay y Paraguay. Para empezar, Uruguay y Paraguay, junto con Chile, son tres países que comparten una característica común: la aviación civil está en manos de los militares y depende de los ministerios

de Defensa. Es una curiosidad interesante, porque nos tienden a comparar con ellos. Esto va a contramano de las recomendaciones globales de la OACI e incluso de los gremios empresarios, que tienden a pedir que la aviación civil se regule por civiles.

Por otra parte, Paraguay y Uruguay, como ustedes ya deben saber, han tenido líneas aéreas de bandera: Pluna, para el caso uruguayo, y Líneas Aéreas Paraguayas, para el caso paraguayo. Estas han sido privatizadas, después desmanteladas y nunca más pudieron recuperar su aviación con *know-how* propio. Es decir, desaparecieron del mundo de la aviación como actores. Para volar a Asunción o Montevideo dependen de empresas extranjeras, es decir, tienen que pedir permiso a otros. No tienen ninguna injerencia en quién vuela dentro de su territorio, por cuánto y a dónde.

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sra. Feller.- Ya cierro.

El tercer país que quiero comparar, que me parece relevante y me gustaría profundizar, aunque en este debate no hay tiempo para eso, es Chile.

Este país es una potencia aérea en términos de su política aerocomercial, porque toda su política aerocomercial gravita en torno a una empresa privada. Todo se organiza en torno a esa empresa, que hoy es LATAM, pero que en su momento fue LAN-Chile. Esa empresa se privatizó por el último decreto que firmó Pinochet antes de salir del poder y su crecimiento no se explica ni por la privatización firmada por el gobierno de facto, ni por la desregulación del país. Se explica por su posibilidad de expansión a otros países de la región que perdieron sus líneas aéreas en manos de la expansión de la empresa chilena.

Me refiero a Ecuador, Perú, parte de Colombia y, en cierta medida, Brasil. Esos países han cedido sus mercados y hoy en sus territorios no tienen injerencia sobre quién vuela, por dónde y a cuánto. Esto es lo que en aviación llamamos "banderas de conveniencia".

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido por favor que redondee su exposición.

Sra. Feller.- Ya cierro, señora presidenta.

Quiero finalizar con este concepto. Ayer escuchaba decir que las banderas de conveniencia podrían ser beneficiosas para este país. No se las llama en estos términos, pero así es como las denominamos nosotros. Se trata de aviones de registración extranjera que están volando en nuestros cielos.

¿Ustedes creen que en Paraguay o Uruguay vuelan más? ¿Creen que su aviación se recuperó? No, está completamente vacío. ¿Acá qué va a pasar? ¿Habrá tres frecuencias diarias a Catamarca -como decía ayer Mogetta- con altos estándares de calidad, de servicio y que sean operacionales? ¿Qué piensan ustedes? Si creen que esto va a ser así, quiero decirles que se basan en fundamentos mitológicos. Miren alrededor, miren a los países de la región, comparémonos en los espejos contrastantes.

Tenemos una empresa que vale mucho. No la entreguemos, no la regalemos, no la desmantelamos, porque será el fin de la aviación argentina y del país como actor de la industria aérea a nivel regional e internacional.

Muchas gracias, señora presidenta. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la secretaria de Turismo de la Municipalidad de Río Gallegos, Mercedes Belén Neil, quien está conectada a través de Webex.

Sra. Neil.- Señora presidenta, señores diputados y señoras diputadas: soy Mercedes Neil, secretaria de Turismo de Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz, y quiero expresar nuestra posición y preocupación frente al proyecto de privatización de Aerolíneas Argentinas.

Nuestra postura -la del intendente de la capital, Pablo Grasso- es que no estamos a favor de la privatización. Realmente no creemos que esa sea la solución.

Durante estos años hemos desarrollado un trabajo enorme en la implementación de una política turística, algo que jamás se había visto en la historia de nuestra ciudad. Lo que hoy se plantea con este proyecto de ley realmente significa un retroceso de todo el trabajo que venimos realizando para posicionar nuestro destino, generar competitividad y darnos a conocer.

Incluso, hace muy poquito estuvimos en Buenos Aires y recibimos la distinción como "municipio turístico sostenible". Asimismo, obtuvimos el sello Marca País, con la fecha de nuestro aniversario.

Por otra parte, somos parte de la ruta natural del territorio, ya que contamos con la segunda reserva de pingüinos más grande de Sudamérica.

Con esta política turística que menciono, hemos sido testigos de cómo, año tras año, las personas llegan a nuestra ciudad, obviamente, para conocer lo que ofrecemos, lo cual genera un impacto en nuestra economía regional.

Gracias a la conectividad que nos aseguró Aerolíneas Argentinas logramos, por ejemplo, que en el aniversario de nuestra ciudad tuviéramos una ocupación hotelera superior al 90 por ciento, algo que en Río Gallegos es histórico.

Como también están hablando de números, voy a hablar de los números de la ANAC. Estos nos dicen que en la comparativa entre los años 2022 y 2023 los pasajeros dentro del aeropuerto aumentaron un 20 por ciento. Sin embargo, haciendo la comparación entre 2023 y 2024 nos encontramos en retroceso. Esto es un reflejo de la política económica que tiene el gobierno nacional, donde los números no bajan porque Aerolíneas Argentinas no brinda un servicio de calidad, sino porque la gente no llega a fin de mes.

Este año Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz, pasó de tener tres vuelos diarios a tener uno solo. Nos sacaron el Corredor Turístico Ciudades Atlánticas, iniciativa que evitaba que hiciéramos escala en Buenos Aires. Ho, nuestra única conexión es con la Capital Federal.

Río Gallegos es la capital de Santa Cruz y significa uno de los principales ingresos a la provincia. La capital no puede quedarse sin conexión. Esta última asegura que todos tengamos oportunidades.

Además -corriéndonos un poco del turismo- esto afecta a algunos de nuestros vecinos, quienes deben viajar por problemas de salud, y a nuestros jóvenes, que se van a estudiar a otras ciudades y quieren regresar a ver a sus familias.

Por otra parte, en este planteo de privatización no hay una propuesta sobre cómo conectar al país. Las aerolíneas *low cost* viajan a destinos rentables. Sabemos que esta política ya la usaron y no funcionó. Entonces, mi pregunta es la siguiente: a once meses del mandato de este gobierno, ¿qué *low cost* va a venir a Río Gallegos? Hasta ahora, no llegó ninguna. Sabemos que a destinos como Calafate, Ushuaia y Bariloche van a ir porque obviamente son rentables.

Lo que también me pregunto es lo siguiente: si tampoco hay obra pública que se realice como estrategia para

nuestras rutas terrestres, ¿cómo vamos a asegurar que los turistas que queremos captar lleguen a nuestros destinos, que son emergentes?

La realidad de nuestra ciudad es diferente a las del resto. En el Sur dependemos de la presencia de una aerolínea de bandera que priorice la conexión, sin importar que nuestra ruta sea o no rentable. Eso lo hace Aerolíneas Argentinas. Sabemos que las empresas privadas solo están mirando el negocio. Por lo tanto, les pido que por favor consideren lo que significa esta decisión para nuestra región.

Aerolíneas Argentinas es símbolo de integración y de nuestro derecho a la conexión y la igualdad de oportunidades. En Río Gallegos, como en tantas otras ciudades del interior, la conectividad no es un lujo, sino que realmente es una necesidad. El turismo, como sabemos, para continuar creciendo y fortaleciendo las economías locales, necesita de ella.

Sra. Presidenta (Verasay).- Le pido a la funcionaria que vaya redondeando su exposición. Muchas gracias.

Sra. Neil.- Para finalizar, ante la ausencia de un gobierno provincial que no defiende los intereses de los santacruceños, desde Río Gallegos, junto a nuestro intendente Pablo Grasso, reafirmamos nuestro compromiso con un modelo de país que contemple un desarrollo federal, defendiendo a los trabajadores de Aerolíneas Argentinas y nuestros destinos.

Quiero decirles, así como lo expresó Néstor Kirchner en su momento, que nosotros no vamos a ser el patio de la patria. La Patagonia va a estar de pie, porque nos merecemos tener conectividad y estar en el mar. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Antes de cederle la palabra al último orador invitado al plenario, quiero avisarles a los colegas que estarán circulando los dictámenes de los proyectos que estamos tratando en el día de la fecha.

Tiene la palabra el señor secretario de Turismo de la provincia de La Pampa, Emiliano Saúl Echeveste.

- Luego de unos instantes:

Sra. Presidenta (Verasay).- No estando presente el señor Echeveste, damos comienzo a las exposiciones de los señores diputados.

Tiene la palabra el señor diputado Massot.

Sr. Massot.- Señora presidenta: en nombre de nuestro bloque, muchas gracias a todos los oradores invitados a la reunión plenaria por haber venido a compartir sus visiones.

En primer lugar, quiero hacer un repaso rápido de la discusión de las privatizaciones en general, tema que empezó a debatirse ni bien asumió el gobierno, en ocasión del tratamiento del proyecto de Ley Bases.

Se trata de uno de los capítulos que más trabó ese proyecto de ley. Después de una discusión de varios meses se pudo avanzar, no con el anexo de las 59 empresas del Estado - como había requerido el gobierno originalmente, sino con un anexo más corto.

Pero lo más importante fue lo que se resolvió hacer desde ese momento en adelante, ya que no hubo una negativa a la discusión respecto del resto de las empresas, entre las cuales estaba Aerolíneas Argentinas. Después del rechazo del Senado, Aerolíneas pasó a formar parte de todo el grupo de empresas sobre las cuales se determinó que tenía que haber leyes específicas. ¿Qué significaban esas leyes específicas? Que los proyectos de esas empresas no quedaran en el marco absolutamente genérico de la ley 23.696, que treinta años después de su sanción podría haber sido muy perfectible. Sin embargo, el oficialismo adoptó muy pocas sugerencias en la Ley Bases.

Hubo alguna especificación adicional respecto del rol de la bicameral, siempre a título informativo. La formación de la bicameral sigue brillando por su ausencia, y ahora le echan la culpa a la vicepresidenta o al Senado. En definitiva, la celeridad que muestra el gobierno o el oficialismo entre los dos poderes para reafirmar su identidad con discusiones tan ideologizadas como esta, no la muestra para darle garantías institucionales a estas discusiones.

Es la tercera vez que nos reunimos en esta comisión, por lo que pido que por favor que constituyamos la bendita comisión bicameral. Tenemos que entender que uno de los problemas de esta discusión es que no se ha modificado nada respecto de la Ley Bases. Nosotros estamos requiriendo un nivel adicional de información sobre el rumbo que el gobierno planea darle a esta privatización en particular, que ya no forma parte de un anexo de empresas, pero no hay

absolutamente nada. Los funcionarios que expusieron en esta comisión no tuvieron el coraje de decir explícitamente lo que sí nos comunicaron por otros medios, en las sendas llamadas telefónicas que tuvimos o personalmente para tratar de destrabar este tema.

¿Por qué digo esto? Porque hay que abandonar el eufemismo de la privatización. En función de la ley 23.696, hay muchas cosas que entran dentro del concepto de privatización, y acá no estamos hablando de cualquier tipo. Hay una decisión tomada -insisto, nos fue comunicado- en el sentido de liquidar la compañía.

Entonces, lo primero que le pido al oficialismo es sinceridad al respecto, porque eso ayudaría mucho al debate y especificaría mucho más de lo que estamos hablando. Por supuesto, habrá quienes estarán en contra y quienes estarán a favor. Tal vez algunos de los que están a favor piensan que cuando hablamos de privatizaciones nos referimos a vender la compañía a una empresa privada que garantice la conectividad, y estarían a favor de eso, pero si les decimos que en realidad la voluntad es liquidar la compañía tal vez no estén tan a favor.

No lo estoy inventando, no es una suposición, sino lo que nos han dicho funcionarios del gobierno, que me hubiese encantado que tuvieran la honestidad intelectual o el coraje para decirlo acá, porque allanaría mucho la discusión.

Nosotros estamos en contra de eso, sin dobleces. De lo que más en contra estamos es de avanzar con el debate, porque hoy es Aerolíneas y pasado mañana será la próxima compañía que toque. Insisto: no estamos en contra de discutir formatos de privatización; no lo estuvimos en la Ley Bases y nosotros votamos a favor del anexo que se aprobó, con algunas particularidades, por ejemplo, en Nucleoeléctrica. Esta última es una empresa que, como ahora estamos haciendo con Aerolíneas, sujetamos nuestro voto a que el Estado no pierda el control. Consideramos que tal como leyó uno de los trabajadores de Aerolíneas hace un rato, la misión de la compañía, que forma parte de sus estatutos, no es ser rentable o darle dividendos al Estado, sino conectar a la República Argentina y transportar a sus ciudadanos.

Por supuesto que estoy de acuerdo, y calculo que la mayoría de los aquí presentes también lo estarán, con que tenemos que avanzar rápidamente hacia un esquema en donde la compañía no le deba pedir asistencia al Tesoro.

Creo que es un argumento válido que en la historia hayan sido 8.000 millones de dólares, que es una friolera, lo

que obviamente habla de falencias de gestión atroces en el pasado. Lo que tenemos que hacer acá no es discutir absolutos o modelos teóricos de si el Estado debe o no formar parte de empresas. El Estado argentino está en la situación en la que está y nosotros tenemos que discutir el hoy y el margen. La realidad es que en el margen estamos por votar un proyecto de ley de presupuesto que contempla una asistencia financiera de 55 millones de dólares para una compañía que factura 2.700 millones de dólares; es apenas más del 2 por ciento, y viene bajando.

Creo que en esto le cabe probablemente algún mérito a la administración actual, porque efectivamente es casi la mitad del aporte de este año. Esto quiere decir que gestionando y tomando medidas de gobernanza empresarial posiblemente podamos hacer todo el trayecto que falta. La verdad es que pasar del 98 por ciento de autosustentabilidad de la compañía al ciento por ciento no parece un paso tan grande. No estamos hablando del Correo, por poner otro ejemplo.

Esta compañía, como cualquier otra, sí tiene - porque esta asistencia tiene que ver con la operación-obligaciones de capital, y por supuesto que el Estado argentino no tiene el dinero para hacer frente a esas obligaciones de inversión que hacen que la compañía se mantenga en los estándares de seguridad y de competitividad internacional.

Entonces, plantear el acceso de capitales privados lo que hace es emular probablemente el modelo más exitoso que tengamos a la mano, que es el de YPF, y no vengamos con los juicios y la expropiación que hubo, desmanejos y hasta probablemente delito de administración gubernamental por arriba de la gobernanza de la compañía, en su accionista. La verdad es que la compañía es un ejemplo internacional.

También podemos pensar que juntando lo mejor de los dos mundos, lo mejor de la presencia del Estado nacional - ahora voy a referirme brevemente a eso-, se garantiza la misión que -insisto- la compañía tiene en los estatutos. El valor económico de la compañía no viene dado solamente en función de achicar el gasto o del flujo de dividendos, sino del aporte económico directo que la conectividad turística y productiva genera en los clúster mineros, petroleros y demás.

Me referí a las provincias. Nosotros también hablamos de empresas mixtas que contemplen la posibilidad de que no sea solo el Estado nacional el que aporte a la compañía -insisto en que el aporte está descendiendo a cero-,

sino que las provincias también puedan aportar, y esto tiene que ser un objetivo que nosotros sí compartimos.

Tomemos el ejemplo de esta semana. Si el modelo es sustituirlo por las compañías que ya están en la Argentina, son compañías que también le van a pedir aportes económicos al Estado.

Entonces, si la discusión es que el Estado nacional no haga todo el esfuerzo y que las provincias -que son conectadas gracias a la aerolínea- también colaboren, al igual que los clúster que se benefician de esa conectividad que sólo Aerolíneas Argentinas brinda, y que también se benefician sus ejecutivos, ingenieros y operarios, estoy convencido de que es una cuestión de gestión que ni siquiera se ha intentado porque hemos preferido la revalidación ideológica con un tema que hace a la vida de millones de argentinos y que lo que requiere no es más eslogan, sino más gestión.

Termino con algo que está estrictamente referido a nuestro dictamen. Nosotros estamos proponiendo la autorización al acceso de socios privados a la compañía con la condición de que el Estado conserve el control societario, y estamos exigiendo que para cualquier venta de activos o cualquier cambio en el control de la compañía se pase de nuevo por el Congreso. Creemos que con esto el Poder Ejecutivo tiene un instrumento concreto y práctico para avanzar desideologizada y concretamente en explorar soluciones que, junto con la gestión que viene llevando adelante de ir reduciendo paulatinamente la dependencia de ese dos y medio por ciento que la compañía aún requiere de soporte operativo, también pueda buscar en socios privados aquellos que puedan mejorar la gobernanza y darle mayor estabilidad. Parece que cada cuatro años tenemos que refundar esta compañía, como tantas otras, y refundamos porque es un *hobby* argentino el Estado y el rumbo de nuestro país, y sobre todo hacerle frente al plan de inversiones que necesita la compañía para seguir siendo lo que hasta ahora fue. Muchas gracias.

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Lombardi.

Sr. Lombardi.- Señora presidenta: haciendo homenaje a muchos de los diputados preopinantes, creo que tenemos que hablar las cosas. Voy a citar al líder chino Deng Xiaoping: lo

importante no es si el gato es blanco y negro, sino que caza ratones. Traduzcámoslo en clave argentina.

¿Qué queremos los argentinos? Queremos más frecuencias, más conectividad y tarifas más baratas. Eso es lo que esperamos de una línea aérea. Insisto: queremos que haya más vuelos, que sean más baratos y que la Argentina esté mejor conectada. Me refiero a los argentinos entre sí y a nuestro país con el resto del mundo.

Frente a este argumento tan sencillo, se inscriben un montón de prejuicios ideológicos, a veces sonseras, que honestamente parecen provenientes de gente que no leyó todo lo que debería haber leído alrededor del tema. Vamos a tratar de desmontar esos argumentos culturales.

El primero de ellos es el falso argumento de que acá estamos discutiendo un tema de soberanía. Acá estamos discutiendo para que una mayor cantidad de habitantes vuele mejor, más barato y con mejores conexiones. La discusión sobre soberanía aparece cuando discutimos acerca de las Islas Malvinas y de nuestras fronteras, que queremos que sean seguras. Acá estamos discutiendo un medio de transporte.

Siguiendo con esto de desmontar argumentos falaces, es cierto que acá estamos discutiendo el federalismo, pero considero que un proyecto auténticamente federal es el que permita llegar a más destinos.

Desde mi punto de vista, se habla livianamente de los destinos no atendidos, pero es importante remarcar que estos existen justamente porque Aerolíneas Argentinas, junto con las estrategias aerocomerciales, ejercieron un abuso de posición dominante del mercado, como se lo llama históricamente. Por estos causimonopolios, las empresas no podían volar; no las dejaban volar.

Voy a la historia y a los datos. Pienso en la provincia de Córdoba del inicio de los 2000. Recuerdo perfectamente el *hub* de Córdoba, desde donde los vuelos iban a todo el país, como a las ciudades de Resistencia y Bariloche. Eso existía, estaba y funcionó. Después, con las políticas aerocomerciales manejadas por un grupo político, y la empresa, manejada por algunos sindicalistas corruptos, no funcionó más.

Así, el argumento del federalismo termina desmontado. La mejor forma de conectar otros destinos es dar libertad, que haya más gente que vuele y que haya empresas que inviertan en nuestros cielos.

Con respecto a esto, hay un argumento que fue mal interpretado. Necesitamos más inversión, más vuelos, más

frecuencias, más conectividad, pero nadie vendrá a invertir en un país donde a una línea aérea se le regala el personal y se la subsidia, y a las otras se las castiga en los *slots*, etcétera.

¿Es necesario decir todas las maldades que se les hicieron a las empresas que vinieron a invertir en la Argentina? No quiero hacer ese listado, pero es obvio que se tuvieron que ir empresas, que son exitosas en todo el mundo, por el maltrato que recibieron.

Por lo tanto, son argumentos exclusivamente prácticos.

Tercer argumento falaz: la estrategia turística. Lo mejor que le puede pasar al turismo en la Argentina es desregular los cielos, que se vuele más. Esto es lo que está sucediendo hoy y lo que sucedió durante el gobierno de Mauricio, entre 2015 y 2019. ¿Qué mejor nos puede pasar que abrir el aeropuerto de El Palomar?

Me extraña que gente capacitada hable en contra de las *low cost* como si fueran enemigos. ¿Qué mejor nos puede pasar, qué estrategia más positiva, que la gente que tiene pocos recursos pueda volar? Seguramente ustedes recuerdan que, cada vez que se subía la gente a una aerolínea *low cost*, se les preguntaba a los pasajeros si era la primera vez que volaban, y se aplaudía cada vez que respondían que sí. Mucha gente voló por primera vez de 2015 a 2019. ¿Por qué tapar con una cuestión ideológica una realidad tan evidente?

La estrategia turística concreta, entonces, es que haya más vuelos a distintas localidades y mejor conectividad. Eso pasa cuando hay más inversión en nuestros cielos; y eso sucede cuando no hay uno con un trato privilegiado. Nadie invierte cuando hay uno que es el socio del Estado. Eso no funciona.

Sigamos con los argumentos falsos a ser pulverizados: "la empresa no tiene déficit". ¡Pero, che! ¡8.000 palos se patinaron desde 2008 a la fecha! ¿Esa empresa no tiene déficit? Pero por supuesto que sí. ¿Quién no conoce el argumento de que el déficit hay que calcularlo en su conjunto? No, muchachos. La empresa tiene déficit. No solo eso, y lo decía muy bien el doctor Dozo: tiene patrimonio neto negativo. Eso es lo que demuestran los números. Una empresa con patrimonio neto negativo está quebrada. Es así, busquémoslo por donde lo quieran.

Entonces, de nuevo, el dictamen que invitamos a firmar, para el cual tomamos algunas ideas interesantes del diputado Juan Manuel López, tiene que ver con esto: con salir

de las cuestiones ideologizantes e ir a lo práctico. ¿Qué queremos? Queremos más vuelos, más frecuencias, mejor conectividad dentro de la Argentina y con el mundo. Para lograrlo, se necesita inversión; y la única forma de que haya inversión es, por un lado, desregulando.

No es cierto que los cielos argentinos estaban abiertos antes, porque para conseguir una frecuencia las audiencias públicas llegaban a tardar dos o tres años. ¿Es necesario que yo les recuerde cuánto tardaba una audiencia pública para generar un nuevo vuelo? Es mentira, estaba todo cerrado.

Entonces, una pata es la desregulación, y otra pata es el cambio de accionista de Aerolíneas Argentinas. Ahí vamos hacia el objetivo de más vuelos, de más frecuencias y más baratos.

Se hicieron muchas comparaciones con la privatización de los 90. Por supuesto, estuvo mal, porque pasaron de un abuso de posición dominante pública a un abuso de posición dominante privada. Llamémoslo monopolio, si quieren, para hacerlo más sencillo. Pero no es el caso actual.

Durante todo este año, se ha realizado un enorme trabajo -que felicito- de desregulación. Ahora, si alguien pide una audiencia por una ruta y en dos meses no recibe respuesta, el Estado se la otorga. Está mucho mejor.

Por lo tanto, estrictamente hablando del federalismo y del turismo, esto es un gran avance. Sueño con un país donde efectivamente puedan conectarse Mendoza con Estados Unidos, Córdoba con Estados Unidos, Madrid con Iguazú, como teníamos en 2018 y 2019. La cerrazón ideológica nos hizo perder todo esto; ese es el problema.

Quiero terminar expresando mi solidaridad con la señora diputada Giudici, a quien le agradezco que, por respeto al desarrollo de esta sesión, hubo una cuestión que no haya considerado. Cuando ella iba a visitar a los presos políticos del tirano Chávez, en Venezuela, la embajadora no la recibía. Esa es la verdad, y eso es lo que pasaba.

Nuestro bloque es coherente. Votó a favor en la Ley Bases y vota a favor ahora. Agradezco la cooperación de todos los que trabajaron. Trabajaron miembros del gobierno, tomamos el apunte del señor diputado Juan Manuel López, y creo que estamos en presencia de un auténtico cambio para el sistema aerocomercial argentino, que va a beneficiar a los argentinos en general y al turismo en particular. Muchísimas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Antes de darle la palabra al siguiente orador, quiero hacer una pequeña aclaración: los invitados, por supuesto, se pueden retirar. Este es el debate de los colegas, así que están liberados.

Tiene la palabra el señor diputado Rizzotti.

Sr. Rizzotti.- Señora presidenta: una vez más volvemos a hablar de nuestra querida Aerolíneas Argentinas. Volvemos a un tema que, por lo menos a muchos argentinos y a muchos diputados de los que estamos acá, fundamentalmente a los del interior, nos preocupa y mucho.

Para abordar este tema, la necesidad de modificar la situación que hoy vive Aerolíneas Argentinas, debemos hacer algo que no es menor, que es reflexionar sobre el pasado para intentar hacer hacia el futuro algo que nos sirva a todos.

Necesitamos terminar con estos fundamentalismos de que el Estado todo lo puede o de que al Estado se lo desarma. Soy de los que creen en la necesidad del Estado presente, y en algo tan importante como es el sostener el servicio aerocomercial, que permite la conexión de todo un país, extremadamente grande y largo, donde, además, me toca vivir en uno de los extremos.

Es imposible pensar en un sistema aerocomercial enfocándose solamente en las ganancias. Serán algunas las provincias que estarán comunicadas, y el resto quedaremos al margen. Por eso, desde ya lo que planteamos es garantizar la continuidad en la conectividad de todo nuestro país, en defensa del federalismo. Además, esto tiene que ver con el derecho de todos los usuarios y el derecho de los trabajadores.

Hoy hemos escuchado expresiones de los trabajadores, que las acepto y tomo como válidas. Ellos claramente dicen que esta empresa está mal conducida, que los problemas y los déficits que tiene hoy Aerolíneas Argentinas tienen que ver con la conducción. No tienen que ver con si es estatal o privada.

En eso creo que sirve ver la historia. Hemos tenido una Aerolíneas Argentinas que se caía a pedazos. En la década del 90, la solución era desguazar el Estado, y por eso la vendimos.

Después volvimos a la reestatización y hoy nuevamente nos encontramos en una situación en la que algo debe hacerse con Aerolíneas.

Hemos sido concretos y precisos cuando hablamos de la necesidad de transformar algunas de las empresas, entre ellas, Aerolíneas Argentinas. Por eso planteamos que era necesario hacerlo mediante una ley especial.

Como mencionaron diputados preopinantes, esperábamos del gobierno nacional, del Poder Ejecutivo, una propuesta clara que trajera una solución a la situación que enfrenta Aerolíneas Argentinas, y hasta ahora no la hemos recibido. No hay ninguna propuesta clara que nos diga cómo resolver esta situación.

Hoy, algunos diputados de este bloque, en su primera participación como nuevo bloque constituido, queremos dejar en claro lo que no queremos. En nuestro dictamen, expresamos claramente que no queremos vender ni liquidar totalmente los activos de la compañía. Y que quede claro: no vamos a aceptar el cierre de operaciones de la compañía ni cualquier otra medida que implique resignar el control de la compañía o la participación mayoritaria del capital social por parte del Estado. Esto está claramente expresado en nuestro dictamen, es lo que no queremos.

Entonces, ¿qué queremos? Queremos avanzar en la posibilidad de incorporar capital privado, manteniendo el control por parte del Estado, pero que permita hacer la empresa más eficiente. También estamos a favor de conceder la administración o el gerenciamiento por un plazo determinado. Esta es la postura que estamos acompañando en nuestro dictamen. Como siempre, evitamos ir hacia los extremos, porque ya hemos comprobado que son malos.

Señora presidenta: lo que más nos preocupa es poder brindar una solución de fondo a algo que los argentinos necesitan, algo que no se reduce solo al turismo, como bien se ha mencionado.

En Jujuy, desde el Estado provincial, hemos invertido para atraer aerolíneas *low cost*. Estas aerolíneas nos ofrecían el servicio bajo la condición de que el Estado garantizara la compra de un número mínimo de pasajes, lo cual hicimos hasta demostrar que eran rentables. El Estado estuvo garantizando eso.

Pero también muchos argentinos del interior viajamos a CABA por problemas de salud; miles de jujeños se trasladan semanalmente para recibir atención médica que no está disponible en las provincias, casualmente porque el Estado nacional no tiene presencia allí.

Por eso, señora presidenta, paremos con los extremos. Los extremos no sirven. Tratemos de dar soluciones

a los argentinos, que hoy nos están pidiendo respuestas. Desde nuestra postura, acompañaremos en lo racional, para que, de una vez por todas, logremos una solución para nuestra aerolínea de bandera, que tiene que seguir siendo estatal y el gobierno nacional debe seguir teniendo la llave de oro.

Esta es una decisión que deben tomar los argentinos y, para modificarla, será necesario trabajar en una nueva ley, en la cual creo que el Estado nacional debería presentar una propuesta clara si esto es lo que desean hacer. Nada más, señora presidenta. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Falcone.

Sr. Falcone.- Muchas gracias, señora presidente. En primer lugar, agradezco a todos los invitados y expositores que han contribuido a este debate. Hemos escuchado distintos intereses particulares, gremiales, políticos e ideológicos.

Recordemos que este debate sobre Aerolíneas Argentinas se inició durante el gobierno del presidente Alfonsín, cuando el ministro Terragno intentó una apertura hacia el capital privado. En ese momento, el partido que ahora se opone a este proyecto de privatización también decía: "No vamos a vender ninguna empresa del Estado al sector privado". Sin embargo, con la misma pasión, años después, el mismo partido privatizó Aerolíneas Argentinas y, más adelante, la volvió a estatizar.

Así que, durante todo este período, creo que los argentinos hemos aprendido...

Sra. Carignano.- Fue Menem, presidente de tu partido.

Sr. Falcone.- No, no era de mi partido, era del suyo. Le pido a la diputada que me permita expresarme, ya que yo escuché atentamente a todos.

Lo que quiero decir es que nuestro bloque va a apoyar este proyecto para declarar a Aerolíneas Argentinas sujeta a privatización, porque estamos de acuerdo y acompañamos todas las medidas de racionalización del Estado y de inversión privada.

No repetiré los argumentos de quienes han preparado este proyecto, pues han sido extensos, pero quiero enfatizar que ya hemos escuchado los intereses particulares de los gremios y sectores interesados, así como del partido que hoy

es la principal oposición, que ha cambiado de opinión varias veces en las últimas dos décadas.

Reitero que apoyaremos este proyecto. Muchas gracias, señora presidenta. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Germán Martínez.

Sr. Martínez (G.P.).- Gracias, señora presidenta. Antes de hablar del peronismo, algunos deberían al menos reflexionar sobre lo que diría Frondizi sobre esto. Porque, en nombre del desarrollismo, hoy algunos plantean posturas privatizadoras. Sería interesante saber qué pensaría él; pero, claro, es más fácil hablar del otro que reflexionar sobre uno mismo.

Señora presidenta: mencionaré algunas cuestiones rápidamente. Primero, el oficialismo está a punto de llevarse un dictamen de comisión sin despeinarse, y no lo digo por Espert. (Risas.) Porque realmente, vinieron aquí -recuerdo al diputado Massot preguntándoles qué modelo de Aerolíneas querían-, y no volvieron. Después armaron una reunión como nos tienen acostumbrados, en un despacho con unas decenas de diputados, donde, como recién se mencionó aquí, abiertamente dijeron que querían el desguace de la compañía.

Sin embargo, ahora nadie lo dice abiertamente. El oficialismo no lo dice. Rolandi lo dijo, Mogetta lo dijo, el presidente de la compañía lo dijo: quieren el desguace de Aerolíneas Argentinas.

Actualmente, hay un grupo de diputados en esta Cámara que está permitiendo que el oficialismo avance con este plan de privatización, dándole las firmas necesarias para que el dictamen quede firme. Estos diputados plantean un matiz en el porcentaje de la privatización, pero, en realidad, les están haciendo el juego a quienes quieren privatizar Aerolíneas Argentinas.

Y hay que decir la verdad: ninguna de las preguntas formuladas en el primer plenario de comisiones ha sido respondida por la bancada oficialista ni mucho menos por el Ejecutivo nacional. Entonces, se crea una situación en la que, si hoy se emite un dictamen de comisión, será porque contarán con firmas que el oficialismo no tiene.

Un periodista me preguntaba hace un tiempo: "¿Por qué algunos diputados siguen votando con Milei?" Y yo le respondí que no creo que a esta altura le tengan miedo ni que el plan del gobierno les seduzca. Pero, en el fondo, creo que el problema no es Milei. Milei no está solo, como algunos

dicen. No es solo Milei, Karina y Santiaguito Caputo. No es el "triángulo de hierro"; el que está detrás del plan de gobierno de Javier Milei es el poder económico.

A ese poder económico sí le tienen miedo. Se arrodillan ante él y son capaces de dictaminar cualquier cosa y de llevarse puesta a Aerolíneas con tal de quedar simpáticos con ese poder económico. Y lo vamos a nombrar: no hay diferencia entre el 2016 y ahora.

En 2016, cuando arranca Mauricio Macri, se armó un problema con Aerolíneas, porque había algunos que se la querían dar a Avianca -amigos y familiares de Macri- y otros a Delta Air Lines. Algunos dicen que eso fue lo que generó que la eyecten a Costantini de la presidencia de la compañía.

Pasa el tiempo y hoy estamos en la misma discusión: están los que quieren rifarla completa y los que la quieren rifar un poquito. Cambiarán algunos nombres de las compañías, no todos, pero les aseguro que los lobistas son los mismos. Los lobistas son exactamente los mismos: los que en 2016 jugaban con Macri o con Dietrich o lo hacían con Costantini y su pareja.

Vamos a decirnos la verdad: ¡basta de hipocresía! Señores: en el año 1990 se privatiza Aerolíneas. ¡Y todos los que están acá saben que de Menem no me hago cargo un carajo! ¡Nada! No tiene nada que ver con nosotros. Por suerte tuvimos la posibilidad de que, con políticas públicas, demostramos que ese no era el camino. (Aplausos.)

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Martínez (G.P.).- ¡Dale, anda a armar la agrupación "La Carlos Menem"!

En el año 1990 Iberia se queda con el 20 por ciento de la compañía. Pasa a tener el ochenta y pico en 1996. Le entregamos a Iberia, sin pasivos, Aerolíneas. ¿Por qué? Porque el Estado estatiza la deuda. Se la entregamos limpiita.

En el 96 se arma la CEPI. Después le dan un 10 por ciento a American Airlines, y luego, esta empresa se va en 1999.

A mitad de 2001 se produce el concurso de acreedores. A esta misma altura del 2001 se decide el ingreso de Marsans a través de Air Comet -no sé si "Comet" venía por "cometa" (risas.)-, donde estaba Mata a cargo.

Señores: el diputado Lombardi era ministro de Turismo de De La Rúa. Patricia Bullrich era ministra de Trabajo de De La Rúa.

Señora presidenta: ¿qué se discutía en ese momento? Fecha 23 de agosto, tapa del diario *Clarín*: "Déficit cero: De la Rúa anuncia más reformas." Fecha 18 de agosto, diario *Clarín*: "Ahora el acuerdo con el FMI está en manos de Estados Unidos." Como ahora, que están rezándole a Trump. El 6 de octubre, tapa Diario *Clarín*: "Ahora Cavallo apura un nuevo canje de deuda." Lo mismo que quiere hacer Caputo -el otro Caputo- saltando la Ley de Administración Financiera y el artículo 65. En el medio de todo eso, según reza la tapa del diario *Clarín*, "Aerolíneas pasó a un grupo privado español." Este era Marsans.

En julio de 2008, cuando recuperamos la aerolínea de bandera, previamente la tuvimos que capitalizar. Y en el momento de recuperar la aerolínea de bandera, el patrimonio neto de la compañía -cero deuda tenía en 1990- era de 800 millones de dólares. Desde ahí arranca la gestión. Desde ahí empezamos a recuperar la aerolínea. Lo que hoy tenemos y que quieren rifar es el resultado de un enorme esfuerzo de todos y todas; coincido con eso. Inclusive, el esfuerzo tributario y fiscal de aquellos que ni siquiera viajan en avión. Lo tengo claro. Ahora bien, señora presidenta, no son radicales con peluca; son De la Rúa con peluca, porque lo que plantean es exactamente lo mismo.

En síntesis, creo que hay momentos. Yo escuché hablar de que hay que hacer un debate sin prejuicios ideológicos. ¿Ustedes creen que no hay ideología en lo que se va a dictaminar? ¿Ustedes creen que no hay ideología en los que van a proponer la privatización del ciento por ciento de Aerolíneas? ¿Ustedes creen que no hay ideología en los que quieren privatizar el 49 por ciento de la compañía? Sí, hay ideología en los que rechazamos la privatización de Aerolíneas. Sí, en los tres casos. Lo que pasa es que ustedes no lo asumen. Creen que la postura de la privatización es para tener mejores vuelos, más baratos y más frecuencia. Eso es una absoluta mentira. No es eso lo que estamos discutiendo. Y les digo algo más: sí se está discutiendo soberanía. No solamente se está discutiendo soberanía por la aerolínea de bandera, sino de la otra, es decir, de la soberanía política y de la independencia económica que necesita el Estado argentino para tomar las decisiones sin arrodillarse ante el poder económico que está detrás de Milei y del cual ustedes son cómplices.

Entonces, veinte días antes del cierre del año parlamentario ordinario, le están regalando un dictamen a Milei para que él haga añicos esta compañía. Mientras tanto, ¿qué hacen? Lijan por abajo el accionar del movimiento obrero, para quebrar la representación entre los trabajadores, el cuerpo de delegados y la conducción de los gremios. Los ahorcaron con la falta de un aumento digno en sus salarios. El trabajador tiene miedo a ser despedido. El trabajador a veces se enoja con sus compañeros del sindicato, porque siempre hay uno que dice "no hacen lo suficiente".

Yo puedo hablar de la integridad de cada uno de los compañeros y compañeras que les toca defender a los trabajadores de Aerolíneas. Después, que cada uno opine lo que quiera; a algunos les gusta más, a otros les gusta menos; algunos son más estigmatizados, otros menos.

A aquellos que hablan del curro de Aerolíneas, les sugiero que busquen a los sectores privados que están agazapados detrás; no busquen a los trabajadores sino a los que están en ese poder.

Señora presidenta: finalmente quiero decirle que no estamos en contra en lo más mínimo de que haya otras aerolíneas. Sí creemos que Aerolíneas tiene un rol de conectividad y de integración. Lo discutimos en el tratamiento del primer proyecto sobre la Ley Bases. Creo que fue la diputada Julia Strada quien en ese momento mostró un mapa de la Argentina con todo lo que querían privatizar y cómo, si se imaginan cada uno de los puntos de conectividad que generan las empresas públicas en la Argentina, si esos puntos se van apagando, el país queda desintegrado.

Concretamente, quieren disolución nacional y desintegración territorial. Ese es el proyecto. A eso nos enfrentamos, y a eso le vamos a decir que no. Aquellos que hoy ponen su firma para privatizar total o parcialmente Aerolíneas les pedimos que se hagan cargo del desastre que van a generar, no solamente por la inconstitucionalidad planteada claramente por el diputado Giuliano, vicepresidente de la Comisión de Transportes, sino que se hagan cargo de estar dándole un triunfo político a un gobierno que ni siquiera se despeina y se aprovecha de ustedes para seguir haciendo añicos a la Argentina. *(Aplausos.)*

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Giuliano.

Sr. Giuliano.- Señora presidenta: continuando con este análisis que venimos haciendo, ojalá que los argumentos empiecen a funcionar en nuestra Cámara porque son los que deben llamarnos a una reflexión profunda sobre lo que vamos a hacer.

Evidentemente, hay un empacho ideológico en algunos sectores. Y es más que eso: es intentar utilizar frases absolutamente de marketing, propias del proselitismo de una campaña, y no saber qué hacer de todas maneras con esta empresa del Estado, cuya experiencia tiene que ser también analizada objetivamente.

Tenemos que analizar la experiencia de Aerolíneas Argentinas. Afortunadamente, se pudieron ventilar, gracias a algunos invitados, explicaciones concretas sobre lo que ha pasado, acerca de una política totalmente zigzagueante en esta materia, que ha terminado con pérdidas enormes en rutas, simuladores, aviones y en activos de Aerolíneas en todo el mundo.

No podemos ni debemos repetir eso. Y no se trata solamente de la defensa de los trabajadores -que, por supuesto, están primeros en el sistema aeronáutico, porque son la seguridad y la acción fundamental de una empresa-, sino también de los usuarios y de la Argentina misma.

El decreto 873/2024, que fue enviado por el presidente de la Nación, está basado en numerosos argumentos que podemos rebatir porque son falsos. ¡Es falso que la política aeronáutica argentina haya impedido el desarrollo de la industria aerocomercial!

En 2019, Flybondi, que es una *low cost*, tenía una flota que pudo triplicarse en 2023. Digo esto para quienes están atemorizados con lo que está pasando con las *low cost*. Lo mismo sucedió con JetSmart, que también triplicó su flota, y tuvo acceso a los aeropuertos renovados de la Argentina. Me refiero incluso a Aeroparque, que duplicó su capacidad operativa y se transformó en un aeropuerto regional, además de local.

Entonces, para quienes tienen tanto miedo, por distintas razones, respecto de las *low cost*, quiero que sepan que triplicaron sus flotas y lo hicieron con toda seguridad en la Argentina. Es decir que no había cielos cerrados. Lo que había, y lo que considero que debe haber, son cielos regulados razonablemente -para esto que decía Ceriani hace un rato-, a los efectos de cruzar subsidios entre destinos competitivos comercialmente y los que no lo son, pero que

tienen que conectarse en una Argentina federal. En la Argentina existe un federalismo aéreo.

También se incorporó el tramo carga, que tanto les interesa a algunos. Aerolíneas Cargo, después del Mundial, con tres aviones, pudo llevar e inaugurar la carga en la Argentina, algo que es fundamental para la Patagonia.

¿Ustedes se imaginan, por ejemplo, que Aerolíneas Argentinas pueda ser autorizada a realizar vuelos de cabotaje entre Madrid y Barcelona, es decir, que podamos llevar las máximas acciones de la libertad aeronáutica en cabotaje en cualquier país del mundo? No es así, los cielos del mundo están razonablemente regulados, para conectar pasajeros, carga y federalismo, para fomentar economías regionales, para no desconectar a un país que -en este caso, como bien se dice- es el octavo país del mundo en extensión territorial.

En la Argentina, si usted aplica la relación entre el pasajero transportado y los kilómetros recorridos, va a tener problemas, porque no es lo mismo. Nosotros necesitamos tener una empresa -y, en este caso, una aerolínea de bandera- que alimente pasajeros y territorios. Me estoy refiriendo a un federalismo también desde el punto de las economías regionales, porque de lo contrario estamos violentando el plan federal.

Señora presidenta: acá no quieren cielos abiertos, sino cielos privados, y la verdad es que esa política no existe en el mundo. En ningún país tienen estas dificultades, salvo en países que han abandonado sus líneas aéreas y ahora la pueden recuperar, como es el caso de Uruguay, que hoy recibe de una *low cost* la exigencia de cien mil dólares o cero conexión.

No existe este esquema en donde se pueda hacer cabotaje, porque le pondríamos competencia a Aerolíneas en los destinos que son totalmente competitivos; por ejemplo, en el mes de enero, el tramo Buenos Aires-Mar del Plata. Luego, cuando hay que encarar los destinos no competitivos aparecen las exigencias y eso implica fundir a la empresa. No saben qué hacer: si privatizarla, concesionarla, regalarla o quebrarla.

Incluso desde un plano ideológico hay que tener un plan, pero acá no existe, sino que se establecen dos artículos. Lamentablemente, los proyectos que han presentado algunos diputados, abrazados al Obelisco, también tienen dos artículos. Ellos no necesitan aviones, pues los aviones vienen solos a Buenos Aires, pero la Argentina federal sí necesita aviones. La Argentina federal necesita conectividad

y no solamente desde el punto de vista del pasajero sino también de la carga.

Cabe mencionar la idea de que Aerolíneas Argentinas ha tenido inversión pública, incluso en los momentos más difíciles. Como todos saben, el modo aéreo sufrió la más grande crisis de su historia con la pandemia de COVID-19.

En ese sentido, el expresidente Trump, a quien algunos acá le dicen: "My president", invirtió más de 20.000 millones de dólares para recuperar las compañías. Cabe precisar que ese Estado invirtió 11.400 millones de dólares en United Airlines; en American Airlines fueron 13.000 millones de dólares; y en Delta Air Lines fueron 12.000 millones de dólares.

Por el contrario, nosotros vamos a destrozarnos lo que no necesitamos rescatar de esta manera, porque la inversión pública en Aerolíneas ha sido decreciente en los últimos años hasta llegar a cero.

Por su parte, el gobierno francés invirtió 10.400 millones de euros en Air France, y Lufthansa recibió 6.000 millones de euros en inversión estatal.

Con lo cual, esto de que no hay que invertir en conectividad y en transporte es una absoluta falacia, incluso desmentida desde la ideología que a mí no me gusta, pero que ustedes abrazan con tanto fragor.

Con esa mirada *low cost* del país no se podrá conectar la Argentina federal. Nosotros propugnamos que se reflexione sobre este tema, que no perdamos lo que hemos conseguido, que reflexionemos serenamente sobre el destino de la conectividad aérea de la Argentina, que no perdamos la empresa testigo, que no perdamos la empresa que hemos recuperado, que no perdamos sus simuladores, a sus trabajadores ni todo lo que significa una política aérea federal en la Argentina. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Heller.

Sr. Heller.- Señora presidenta: en primer lugar, esta discusión no es alrededor del déficit de Aerolíneas, porque esa es una falacia. El problema es que nos encontramos en una discusión de fondo, conceptual y profundamente ideológica. Estamos en una discusión de dos modelos donde, quien conduce el Poder Ejecutivo de la Nación, el presidente de la República, dice con toda franqueza aquello que muchos de

ustedes disimulan y esconden en sus discursos, hablando de eficiencia, déficit, etcétera.

Cada vez que habla, el presidente dice que es un topo infiltrado en el Estado para destruirlo desde adentro, y también expresa que el Estado debe desaparecer de todas aquellas actividades que son de interés, ya que habrá un privado que la va a llevar adelante. Esa es la concepción, pero acá la disimulan y mencionan numerosas cuestiones.

El fondo de esta discusión está planteado por quienes creen que el Estado debe desaparecer y es el mercado el que debe asignar los recursos, las prioridades y determinar qué se hace y qué no. El presidente lo dice con transparencia absoluta y asumiendo el debate ideológico, porque expresa que, si es negocio, va a haber un empresario privado interesado en hacerlo, y si no es negocio es porque no hace falta y entonces no tiene que existir.

No engañan a nadie. La verdadera discusión que está planteada por el gobierno en este debate está resumida en esos términos, y todo lo demás es para abonar posiciones.

El presidente de la Nación asume claramente que es un debate ideológico, pero acá miran con espanto y dicen: "¡Uy! ¡Ideología!" Señores, ¿quieren recibirse de chimpancés? "Ideología" viene de "tener ideas". Reivindiquemos tener ideología, tener ideas y debatir, como un valor que nos diferencia a los humanos. ¿Cómo vamos a poner a la ideología como un problema? Yo me siento orgulloso de decir que tengo ideología. Y me siento orgulloso de poder defenderla. ¿Cómo voy a tener vergüenza de estar en un debate ideológico? Bienvenido sea. Tiene que ser así. Es ideológico.

Vuelvo a repetir. Dice el presidente que si hay una necesidad y es rentable, el mercado lo resolverá. Eso es lo que están discutiendo. No se dejen atrapar por todas las otras cuestiones porque no son ciertas. Podemos hablar horas y acá ya se ha hablado. Cuando en 2008 se recuperó Aerolíneas Argentinas, esta transportaba 5.700.000 pasajeros. El año pasado transportó 13.800.000, es decir, más del doble. ¿Cómo pueden decir que no hay presencia?

Piensen en estos destinos turísticos de los que hoy han hablado como El Calafate, Ushuaia, Cataratas, etcétera. Si primero no se hubiera construido un aeropuerto y no hubiera ido la línea de bandera, no habrían tenido desarrollo. El Calafate está hace miles de años ahí, pero es un centro turístico mundial desde que se decidió ponerle la infraestructura para que la gente pueda asistir. En este sentido, otro tema inaceptable es la simplificación de mirar

la utilidad o no de una empresa estatal por el último renglón del balance. No se puede hacer eso. Es una simplificación absurda. ¿Qué quiere decir? ¿Qué somos hinchas del déficit? No. ¿Hay que trabajar por la eficiencia? Sí. Pero la eficiencia se logra ampliando los servicios, mejorando la calidad, teniendo más pasajeros, etcétera, y no ajustando. La eficiencia del ajuste nos lleva a un país sin derechos, sin servicios y vacío. No puede ser. Por donde lo miremos, las empresas públicas de servicios como Aerolíneas Argentinas tienen que verse desde una visión integral. Esa integralidad no excluye la eficiencia de la gestión o la búsqueda de equilibrio, pero no la convierte en el factor determinante, como si la empresa fuera buena o mala según si da positivo o no el último renglón del balance.

¿Cuánto aumentó el turismo en la Argentina gracias a Aerolíneas Argentinas? ¿Cuánto aumentó el comercio en la Argentina gracias a Aerolíneas Argentinas? ¿Cuántos impuestos más se pagaron gracias a ese turismo y a ese comercio? Para tomar un ejemplo, acá se discute la realización de festivales porque se dice que es malgastar los fondos o regalar plata, entre otras cosas. En Brasil, hace poco hubo un gran evento con una gran artista internacional que fue absolutamente subvencionado por el municipio de Río de Janeiro. Ese evento movió 1.500.000 personas que fueron a Río de Janeiro a participar y pagar consumos en hoteles, restaurantes, viajes, etcétera. Consecuentemente, pagaron impuestos, etcétera. Es decir que pagaron muchísimo más de lo que el municipio de Río de Janeiro aportó para que ese evento fuera posible y exitoso.

Esa es la visión que hay que tener de un Estado presente cuando hablamos de un Estado eficiente. El Estado ve el conjunto de las cosas, actúa, regula y hace que las cosas sean en función del interés general.

El debate que está instalado, reitero, es profundamente ideológico. Es si dejamos todo en manos del mercado, es decir, si sólo tiene que haber cosas que sean negocio. Esto implicaría que un hospital o un colegio tienen que existir siempre y cuando el último renglón del balance dé positivo. De lo contrario, habría que cerrarlo. Y así podríamos hablar horas. ¿En qué cabeza cabe? ¿En qué país están pensando? Yo les pido que lo reflexionemos y seamos prudentes en este momento. Pensemos de qué estamos hablando. En ese marco, podemos discutir miles de cosas. Podemos discutir cómo hacemos más eficiente algo y cómo generamos mejores gestiones si hay cosas que corregir, que siempre seguramente habrá.

Además, no podemos dejar de destacar que se ha avanzado muchísimo. De esa empresa enorme y brutalmente deficitaria que se tomó allá por 2008, llegamos a esta empresa que el año pasado prácticamente no ha requerido aportes del Tesoro, lo que muestra que ha mejorado de manera sustancial también su gestión. Es decir que nadie cree en la ineficiencia como objetivo. Lo que estamos diciendo es que no disfracemos una cosa cuando, en realidad, estamos discutiendo otra.

Termino con lo siguiente. El objetivo de las políticas públicas de este gobierno es la desaparición del Estado y su ocupación por parte del mercado. Y el mercado no tiene en cuenta las necesidades de la gente sino el último renglón del balance, que es la rentabilidad final. Ese no es el país en el que yo, por lo menos, quisiera vivir.

Muchas gracias, señora presidenta. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Gracias, diputado.

Tiene la palabra el señor diputado Castillo.

Sr. Castillo.- Señora presidenta: mi primer punto es que es absolutamente inconstitucional el tratamiento de este tema. No sólo fue rechazado en el Senado. Tampoco en Diputados se volvió a agregar cuando se trataron las modificaciones a la Ley Bases introducidas en el Senado. Además, incluye otro hecho, que es que es una estafa respecto del compromiso que el gobierno nacional tomó con algunos senadores para que le votaran la ley. Recuerdo todavía el tuit del senador de Tierra del Fuego, Pablo Blanco, que decía: "Salvé a Aerolíneas Argentinas de la privatización". Y ahora estamos acá tratando, irregular e inconstitucionalmente, el intento de avanzar en el desguace de Aerolíneas Argentinas.

No justifiquen más arrodillarse ante el gobierno. No justifiquen más este colaboracionismo, porque este gobierno deja en claro lo que quiere. Y lo que quiere es una Argentina factoría. La Argentina factoría no tiene aerolínea de bandera ni universidades públicas ni ferrocarriles públicos. No tiene nada. La Argentina de este gobierno es la del 50 por ciento de rentabilidad en dólares para los amigos de Caputo que vinieron a hacer la bicicleta financiera. Y del otro lado está el 53 por ciento de pobres, el 20 por ciento de indigentes, los salarios pulverizados y las jubilaciones que no alcanzan. Ese es el país que está construyendo Milei, con el poder económico y con el variopinto grado de colaboracionismo que ha tenido el gobierno. Porque efectivamente Milei es una minoría, pero le votaron la Ley

Bases. Argumentaron que a nadie se le niega un DNU ni una facultad especial. Y hoy está usando esas facultades delegadas, que también son inconstitucionales, para avanzar en el ataque a las empresas públicas, seguir privatizando, echar trabajadoras y trabajadores y, encima, celebrarlo en las redes sociales.

Pero ese colaboracionismo no es sólo de los que le votaron y le dieron las herramientas a Milei para hacer esto; digo: para hacer el negociado de la bicicleta financiera, para atacar los derechos de las y los trabajadores y para darles hoy la posibilidad -estamos a las puertas de eso- de avanzar en un dictamen; a quienes supuestamente el gobierno había atacado cuando compró votos a cambio de puentes para sostener el veto, tanto contra los jubilados y jubiladas, como contra el financiamiento universitario.

Entonces, acá va quedando claro que todos los que de una u otra manera han sostenido las políticas del gobierno tienen que ser juzgados por el pueblo trabajador como corresponsables de lo que está ocurriendo en este país. Ese colaboracionismo lo extiende, obviamente, a la conducción de la CGT. Mientras están haciendo toda esta entrega nacional, vemos que se sientan con Francos dirigentes que permitieron, al no movilizarse, la entrega de los derechos laborales en la Ley Bases, cuando lo que se necesita es la reacción del otro lado, es decir, de la clase trabajadora.

Vamos a rechazar enfáticamente este intento de avanzar nuevamente en la privatización de Aerolíneas, señalando en primer lugar algo evidente. ¿En qué mundo creen que estamos? ¿Estamos en un mundo en el que ustedes piensan que los efectos de las guerras no llegan? ¿Que no podemos enfrentarnos a nuevas pandemias?

Efectivamente, tener una aerolínea de bandera es una ventaja para enfrentar cualquier situación que caracteriza al mundo en el que vivimos, un mundo cruzado por crisis, por guerras y también por rebeliones populares.

Si entramos en una nueva pandemia, ¿cómo vamos a hacer para conseguir los recursos necesarios si no tenemos una aerolínea de bandera? ¿Y ustedes pueden afirmar que no vamos a entrar en esa situación? Estamos desguazando algo que fue sostenido con el esfuerzo de toda la población.

Acá se hizo un negociado con Iberia, se hizo otro negociado con Marsans, dejaron en la quiebra a Aerolíneas, y se la rescató, aunque no en los términos en los que nosotros hubiéramos querido.

No defendemos la gestión de todos estos años de Aerolíneas, pero eso no justifica que lo que fue capitalizado socialmente hoy se entregue de nuevo para un nuevo negociado.

Cuando dentro de diez años, si avanzan en ese negociado -esperemos que no, que el pueblo resista en las calles, que la clase trabajadora lo enfrente- y nos dejen el quebranto, otra vez habrá que rescatar. Esa es la espiral en la que entramos y que ahora nos quieren dar una nueva vuelta de tuerca.

Teníamos una empresa sin aviones, pero ahora los tiene, ¿vamos a entregar los aviones otra vez? Teníamos una empresa sin recursos, pero ahora los tiene, ¿otra vez la vamos a liquidar?

Insisto en que la Aerolíneas actual ha mantenido las tercerizaciones; despidieron a muchos trabajadores y trabajadoras de GPS que lucharon y ligaron la lucha por su reincorporación a plantear el enfrentamiento a la venta de Aerolíneas. Mi homenaje a esos trabajadores y trabajadoras que resistieron.

Mañana -no se mencionó acá- habrá un paro de distintos sectores del transporte: gremios aeronáuticos, gremios ligados a los ferrocarriles, va a parar el subte; van a haber movilizaciones y cortes. Va a ser una pequeña muestra de que aquí no solo existe poder económico. Aquí la clase trabajadora, obviamente, tiene el poder de cambiar las cosas.

El tema es el convencimiento de que ahí está la fuerza para cambiar las cosas, porque mañana se va a ver en parte quién mueve la sociedad. Sin trabajadores y sin trabajadoras no se mueve nada.

Por eso atacan el derecho de huelga, porque en cada huelga se muestra que hay un poder que se puede oponer al capital financiero, al poder económico, al FMI, y a todos los que nos saquean.

Nosotros, desde la Izquierda, queremos que se desarrolle ese poder, que cada trabajador y trabajadora vea que se puede hacer frente a esto y se puede derrotar este plan de ajuste y a las privatizaciones. Eso solo podrá hacerse con millones en las calles, con la clase trabajadora mostrando que es la mayoría.

El día en que cada trabajador y trabajadora tenga ese convencimiento, se darán cuenta de que son una pequeña minoría los que hoy están saqueando al país e imponiendo una Argentina factoría.

Señora presidenta: este combate sigue más allá de lo que hoy dictaminen. No crean que ya tienen la privatización conseguida.

Nosotros aspiramos a una Aerolíneas ciento por ciento pública, gestionada por sus trabajadoras y trabajadores, por sus técnicos, donde entre todas y todos discutamos la planificación, la conectividad, y el plan para que la aerolínea sea parte de una sociedad organizada sobre otras bases, no sobre la base del saqueo capitalista que tenemos hoy, sino sobre la organización de los recursos económicos en función de las necesidades sociales y no de la ganancia de los monopolios.

Quieren el saqueo de Aerolíneas; quieren los negociados de unos pocos amigos que buscan quedarse con la privatización y el desguace. Nosotros queremos otra cosa. Nuestro compromiso, aquí en este recinto y en las calles, es enfrentar esta privatización, con toda nuestra fuerza, con la fuerza de los trabajadores y trabajadoras aeronáuticos, y no solo de ellos, sino la fuerza de toda la clase trabajadora.

Tenemos el orgullo de decir que hemos enfrentado a Milei desde que asumió. El 20 de marzo hicimos la primera movilización. Cuando otras y otros decían que no era momento de movilizarse, enfrentamos la Ley Bases en las calles y enfrentamos la represión de Patricia Bullrich.

Estamos y estaremos en cada movilización y cada lucha de la clase trabajadora contra este gobierno, porque no hay especulación que valga.

Algunos piensan: "que hagan el trabajo sucio y después venimos nosotros". Cada avance que hace Milei lo paga el pueblo trabajador. No se trata de esperar al año que viene, se trata de enfrentarlos hoy, en las calles, en la lucha, como están haciendo los estudiantes y también los jubilados, que dieron un gran ejemplo a todo el país defendiendo a la universidad pública.

Esperemos que esto no pase, que este intento de saqueo y desguace de Aerolíneas pueda ser frenado. Sabemos que está la fuerza para hacerlo. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Palazzo.

Sr. Palazzo.- Señora presidenta: le agradezco a usted y a los expositores, tanto a quienes concuerdan conmigo como a quienes no, porque ayuda a dejar claras las cosas y las posiciones.

Este es un debate atravesado por la mentira, la hipocresía, el cinismo, y, a veces, por el chantaje que ejerce el gobierno nacional sobre aquellas provincias a las que sus gobernadores les exigen votos para avanzar en leyes como esta de privatización de Aerolíneas, para que no se queden sin fondos y no tengan problemas en sus provincias.

Entonces, lo primero que quiero decir es que terminen con el verso de que vienen a discutir la privatización de Aerolíneas sobre la base del déficit fiscal, porque no les importa.

Tan es así que muchas de las empresas del Estado que presentaron en el proyecto original de la primera ley -que luego llevaron a un departamento en Recoleta para tratar de modificarlo, después de un dictamen- eran empresas que tenían rentabilidad.

Entonces, no se trata del déficit fiscal que pueda generar Aerolíneas Argentinas; ni siquiera se trata de lo ideológico, que se podría respetar, porque cada uno tiene su propia ideología y, en función de los votos con los que la ciudadanía los acompaña en un proceso político, impulsa los proyectos.

Aquí se trata de negocios y negociados. Eso es la privatización de Aerolíneas: no están haciendo otra cosa que menemismo de cabotaje. Es lo mismo que pasó en los 90, solo que ahora es un *revival*, en algunos casos con los mismos nombres, en otros, con los mismos personajes, y en otros, con la sobreactuación de nuevos personajes que se creen más que el menemismo original.

Lo digo porque bastará recordar quiénes eran luego las consultoras o los consultores de las empresas de servicios privatizadas una vez que dejaron de ser gobierno, cuando como funcionarios públicos propiciaron la privatización de esas empresas.

Recordemos a Dromi; en el campo de las finanzas al estudio Liendo, que fue el rey de los asesores de las bancas luego de que se privatizaron.

Así que, terminemos con el verso de que se trata del déficit. Más aún cuando, si vamos a medir todo lo que hace el Estado en términos de rentabilidad y a partir de ahí tomar decisiones, empecemos a pensar que la semana que viene estaremos discutiendo el cierre de las escuelas, el cierre de los hospitales y el cierre de todas las funciones del Estado que no son rentables, porque ese es el concepto que tienen, en lugar de verlo como una inversión del Estado para que la ciudadanía esté mejor.

Quiero decir algo con toda claridad: hay que terminar de legislar de acuerdo con el enojo y el estado de ánimo del presidente de la Nación con algunos sectores de la sociedad. Si esta comisión, este Parlamento, las y los diputados tuviéramos la templanza y la seriedad suficientes actuaríamos de otra forma. Después de escuchar a los trabajadores de Aerolíneas que han venido a expresar su posición o a los especialistas que dijeron que esperemos y analicemos un poco más porque hemos tenido dos reuniones y han sido deplorables ya que en el fondo no hubo explicaciones claras y concretas de la necesidad de privatizar, creo que, en lugar de estar tratando de firmar un dictamen "parto con fórceps", estaríamos tratando de crear una comisión de legisladores abocados a la materia para mejorar las condiciones que haya que mejorar en Aerolíneas, no para entregarla, rematarla ni parabuscar el cierre o la transferencia de los activos de la Nación.

Entonces, señora presidenta, seamos claros: este conflicto se originó pura y exclusivamente a partir de una decisión política del gobierno, que acompaña el cogobierno que hace el PRO con La Libertad Avanza -porque son un cogobierno, acá, en el Parlamento y en la gestión, debido a la cantidad de funcionarios-, cuando hubo un conflicto salarial. Y otra vez el chantaje, otra vez el gobierno chantajeando.

Razonablemente, los trabajadores de Aerolíneas reclaman su recomposición salarial porque están un 80 por ciento por debajo de la inflación. ¿Qué piensan, que no van a reclamar por sus salarios? Sería ilógico que no lo hagan; sería absolutamente ilógico. Y lo han dicho algunos compañeros pilotos acá: ni siquiera reclaman la pérdida del poder adquisitivo, sino, aunque sea, una parte.

Hasta ese momento no había proyecto de privatización de Aerolíneas Argentinas, ni en la Cámara de Diputados ni en la de Senadores. Sin embargo, lo hubo a partir del reclamo de los trabajadores, porque es el castigo que le quiere dar este gobierno a todo el que protesta. Es el castigo que le quiere dar el gobierno a todos los que defienden su salario, su ingreso, y que no quieren dejar atropellarse por un grupo de fascistas que hoy conducen la Nación Argentina.

Señora presidenta, la situación es muy clara: una vez más el chantaje. Así como se lo hacen a los gobernadores provinciales que, para un cordón, una cuneta o una rotonda más los obligan a perder la dignidad acompañando con los votos, lo quieren hacer también con los trabajadores. Dicen:

"No reclamen salario, porque lo que van a tener es el castigo de que luego les vendemos la empresa". Espero que no tengan los votos suficientes.

Y espero también que respetemos aquello que se dijo durante la sesión de Diputados y lo que dijeron los senadores cuando algunos, como reflexionaba recién el diputado Castillo, decían "Salvé a Aerolíneas". Espero que levanten la mano en contra de la privatización de Aerolíneas ahora también. No es justo, no es razonable que por un conflicto salarial esto termine de esta manera.

Quiero decir también que he visto con desagrado que muchos expositores invitados terminan con el latiguillo de decir que los trabajadores son engañados por los dirigentes sindicales.

Les comento que los trabajadores de Aerolíneas son profesionales idóneos, son profesionales instruidos, tienen buena fe, tienen cultura y tienen formación, cualidades que les faltan a muchos de los funcionarios del gobierno, que si les hicieran un examen psicotécnico no lo pasarían ni en la primera entrevista.

Pareciera ser que los trabajadores son personas que no razonan, personas que no entienden y que son objeto de la manipulación de los dirigentes sindicales. Esto no es así. Los trabajadores son los mismos que durante la pandemia, mientras muchos se escondían o hacían marchas en la calle provocando que hubiera más personas infectadas, fueron a buscar los barbijos, las vacunas, trajeron los respiradores, etcétera. Esos son los trabajadores de Aerolíneas. (Aplausos.) Y me planto y los defiendo. ¡Claro que sí! Porque soy parte de esa clase trabajadora y los estigmatizan como lo hacen con los dirigentes sindicales.

También se dijo que, amañados detrás de dirigentes sindicales delincuentes, los trabajadores eran engañados. Ninguno de mis compañeros dirigentes que conduce el sindicato ni los que son delegados en las distintas organizaciones sindicales son corruptos ni delincuentes, como se dijo.

Inclusive aquellos que hablan de la libertad decidieron por un decreto del ministro de Economía retirar del directorio de la empresa a Pablo Biró, que lo único que hizo fue respetar el derecho de huelga consagrado en la Constitución, siendo representante legítimo de sus trabajadores. ¿De qué libertad hablan si son los primeros que deciden violar la libertad del artículo 14 bis, el derecho a huelga, y castigan al dirigente de los pilotos sacándolo del directorio?

Aerolíneas Argentinas no tiene que ser privatizada, sigue siendo la aerolínea de bandera. ¿Se la puede mejorar? Mejorémosla, pero en manos del Estado. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias, diputado.

Tiene la palabra el diputado Juan Manuel López.

Sr. López.- Señora presidenta: voy a ser muy breve.

Coincido con el diputado preopinante en que no tenemos que legislar sobre la base de los enojos del presidente de la Nación. No soy el más afecto al presidente; me parece que tenemos que abstraernos de eso y legislar en virtud de lo que creemos o de lo que no creemos. Por supuesto, Unión por la Patria no cree, por algo estatizó la aerolínea en 2008 y así la fue financiando con 8.000 millones de dólares a lo largo de los años.

Como dijimos al inicio del debate, en general las empresas públicas tienen deficiencias de administración y deficiencias políticas, porque responden más a las necesidades políticas que a las necesidades de los usuarios y consumidores; o sea, priorizan las necesidades políticas del gobierno de turno. Tienen deficiencias financieras, porque tienen poca disciplina fiscal, y el caso de Aerolíneas Argentinas es probablemente uno de los mejores ejemplos. También tienen deficiencias de gestión, porque la responsabilidad se diluye ya que terminan respondiendo los funcionarios políticos más que los directorios y, por supuesto, que los accionistas, porque los accionistas están tan diluidos que son los propios ciudadanos, tengan o no idea de que son accionistas de esa empresa.

Existen además deficiencias respecto al personal, porque en general no es personal idóneo el que las dirige; no digo los trabajadores que hacen la operación, pero sí los que están en el directorio, que lo va completando el funcionariado político.

Esas deficiencias uno las puede tolerar hasta cierto punto si la empresa pública es estratégica para un país, pero hoy en día una aerolínea comercial, al criterio de muchos de nosotros, no es una empresa estratégica, al contrario de todo lo que se dijo en estas exposiciones. Si yo tuviera que elegir -y lo hicimos hace poco en un proyecto de ley- dejaría muy poquitas empresas públicas que -insisto- no sean estratégicas.

¿Y por qué no son estratégicas? Porque la mayor parte de los países del mundo han decidido no tener aerolínea de

bandera. Algo se dijo antes, pero quiero contradecirlo con mucho cuidado. Además, por supuesto, las empresas públicas que tenga un país, estratégicas o no, deben tener reglas de buen gobierno corporativo.

Las reglas de buen gobierno corporativo se establecieron por un decreto en el año 2018 y el bloque de la Coalición Cívica las incorporó a la Ley Bases; y si hoy quisiera Aerolíneas Argentinas, podría implementarlas.

Ahora bien, se habló bastante de ideología; quiero ser muy breve. La ideología de un lado o del otro por supuesto que juega, pero ¿qué dirían los que hablan de ideología y han calificado a tantos diputados si uno recordara que José "Pepe" Mujica liquidó la empresa Pluna, empresa de bandera del Uruguay? ¿O que Lula da Silva liquidó Varig? ¿Qué les pasaría? Una disonancia cognitiva los llevaría a ignorar esto que se está diciendo. Lo ignorarían por completo porque tienen que entrar en un conflicto mental que no les permitiría aceptar que dos líderes populares de la región liquidaron las empresas de bandera de sus países. Hoy esos países no tienen línea de bandera y los uruguayos y los brasileños vuelan más que nosotros, tienen competencia, vuelan mejor y a mejores precios.

Entonces, corramos un poco la ideología porque la exembajadora en Caracas nombró a algunos países que efectivamente tienen aerolíneas de bandera y la mayoría son autocracias. Se trata de autocracias árabes que utilizan su aerolínea de bandera como una especie de embajada de sus países.

Entonces, señora presidenta, yo correría la ideología, correría los prejuicios y correría los mitos, porque estamos llenos de mitos. Y la disonancia cognitiva, que nos hace entrar en conflicto a los que somos hiper ideologizados -de un lado y del otro-, no nos permite razonar bien, desapasionadamente, y pensar en el mejor plan para priorizar a los usuarios y consumidores; en este caso, a los usuarios. Y también a los trabajadores, porque a fin de cuentas la desregulación del mercado podría abrir más oportunidades de trabajo en la Argentina.

Leí hace poco que una nueva aerolínea comenzará a operar dos rutas nuevas. Una es Venado Tuerto, Junín, Buenos Aires. Esto significa oportunidades laborales para trabajadores argentinos. Aerolíneas no puede cubrir esas rutas por ser de baja demanda. Y la otra es Tandil, Olavarría, Buenos Aires. Son ciudades que no quedan cerca de este centro urbano. Sin embargo, habrá más rutas y más

ciudadanos podrán viajar. Pero no queremos verlo y preferimos asustar a los trabajadores de Aerolíneas Argentinas.

Señora presidenta: no tengo dudas de que si desregulamos el mercado habrá más conectividad, más trabajo y la van a pasar mucho mejor los usuarios, que son los primeros a los que debemos defender. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora diputada Gaillard.

Sra. Gaillard.- Señora presidenta: me gustaría que hagamos un poco de memoria. Yo era asesora en esta Cámara cuando en 2008 vino el ministro Alak, que oficiaba de interventor de Aerolíneas Argentinas cuando la empresa estaba en un estado de precariedad absoluta.

Quiero recordarle al diputado preopinante que cuando la empresa fue privatizada -en 1990- tenía 28 aviones propios, funcionaba bien, tenía seguridad, era rentable y tenía oficinas en el mundo. Es decir que la empresa se privatizó cuando daba ganancias, era rentable y era reconocida en el mundo. Y hoy vuelve a pasar lo mismo: hoy no estamos hablando de una empresa deficitaria, porque el año pasado no tuvo déficit y alcanzó un récord de pasajeros transportados.

Diputado López: se nota que usted es porteño y vive en la Capital Federal.

Sr. López.- No soy porteño.

Sra. Gaillard.- Aerolíneas Argentinas, como línea aérea de bandera, garantiza dos cuestiones fundamentales: la conectividad y el desarrollo económico, comercial y turístico del país, que aporta divisas -por el turismo extranjero que viene a nuestro país- y dinamiza las economías regionales. Si quiere, después le doy una clase de turismo, como para saber que en turismo hay un consenso unánime acerca de que sin conectividad no se puede desarrollar la actividad. Por ejemplo, un turista extranjero que llega a Ezeiza y desea conocer El Calafate, Ushuaia o Mendoza -por los viñedos- necesita que los vuelos tengan alta frecuencia. Hay otros destinos que no son rentables, como la capital de mi provincia, a los que Aerolíneas Argentinas no volaría en caso de ser privatizada, por lo que el Estado nacional o provincial deberá pagarle a una línea aérea privada -sea Aerolíneas u otra- para que la gente pueda viajar.

Esto ya nos pasó cuando en Entre Ríos se llamó a licitación a las *low cost* para adjudicar cuatro o cinco rutas. Fue el caso de Flybondi y de JetSmart. Cuando nos sentamos con las compañías para hablar de los vuelos a Paraná, la capital de mi provincia -que, como dije, no es rentable y por eso Aerolíneas dejaría de volar a ese destino en caso de ser privatizada-, nos pidieron muchísimas condiciones; entre ellas, que el Estado provincial les comprara una cantidad de tickets y les costeara todo lo que tenía que ver con el alojamiento de las tripulaciones y demás.

¿Qué quiero decir con esto? Le estamos pidiendo a nuestra línea aérea de bandera, que garantiza conectividad y desarrollo, que sea superavitaria, cuando garantizar conectividad implica volar a destinos que no son rentables. Entonces, cuando insisten con el déficit, nosotros no tenemos que ver si Aerolíneas es estatal o no en función del déficit. La verdad es que a mí no me preocupa eso. Además, quiero aclarar que el año pasado Aerolíneas no le pidió dinero al Tesoro porque ya está en una situación donde el déficit empezó a reducirse. Dicho sea de paso, en 2022, KPMG, que es una auditora internacional, firmó y certificó los informes de auditoría de la empresa.

Esto se lo digo porque usted habló de las falencias. Falencias tenía Aerolíneas cuando se privatizó en 2008, ya que había vendido todas sus oficinas en el mundo y tenía un solo avión propio; el resto eran alquilados. Entonces, cuando hablamos de falencias, hablemos de cómo dejaron la compañía los privados y cómo fue el proceso de recuperación desde 2008 hasta acá, lo que hoy nos permite tener 39 rutas federales en todo el país.

Diputado López: ¿sabe cuántos destinos había cuando los privados nos dejaron la empresa? Diez destinos. Aerolíneas viajaba solo a diez lugares del país. Hoy viaja a 39 destinos y hay 52 rutas federales. Explíquesele a la gente que vive en el interior del país y que la única manera de trasladarse es con la línea aérea de bandera.

Al resto de las compañías no les interesa viajar a destinos que no son rentables. Les interesa hacer la ruta de Buenos Aires a Mar del Plata en el verano, o volar al Sur en época de esquí, pero nada más. Esto lo sabemos perfectamente los que trabajamos en turismo.

La capital de mi provincia recibe turismo de reuniones porque tiene uno de los centros de convenciones más importantes del país -esta fue una gestión de la diputada

Osuna cuando fue intendenta, y de nuestro gobierno nacional-, y ese turismo solamente se desarrolla si hay conectividad aérea, porque quienes viajan para ese tipo de turismo solo se trasladan si hay conectividad aérea.

También quiero contarle que un avión que vuela a un destino le ofrece a ese destino la posibilidad de desarrollarse turísticamente y de generar un montón de beneficios para la localidad, ya que trabajan los remises que llevan a las personas que llegan al aeropuerto y se desarrollan otras ofertas turísticas que dan trabajo a los cabañeros, a los hoteleros y demás. Le puedo dar un montón de ejemplos en este sentido.

Entonces, no podemos analizar la privatización en términos del déficit, que ya dijimos que es mentira porque se viene reduciendo y el año pasado no hubo. La empresa está con récord de pasajeros y no tiene déficit. ¿Y la quieren vender? Claramente, acá hay un negocio, y es de Macri y sus amigos. Hay un negocio de Macri con Milei para vender y rifar nuestra línea aérea de bandera. Y en esta reunión hay facilitadores: los que están firmando el dictamen de mayoría, y son cómplices del negocio que se está por hacer. (*Aplausos.*) Recuerden que en 2008 nos entregaron la empresa fundida y hoy Aerolíneas viaja a todo el país, garantizando que se desarrolle el turismo.

Ustedes van a ser cómplices de que se venda por dos pesos con cincuenta, porque ya sabemos lo que quiere hacer Macri: quiere entregársela a una compañía que dicen que es de él. Me refiero a Avianca.

Ustedes me vienen a hablar de Brasil y de Uruguay, pero cada país tiene sus particularidades y su realidad. Y la realidad de nuestro país es que es vasto geográficamente, por lo que sí o sí necesitamos conectividad.

Si usted dice "privaticemos Aerolíneas", la conectividad la va a tener que garantizar otro y le van a tener que pagar a los privados. Se insiste con el argumento de "la plata que insume el Estado", pero el Estado a veces tiene que invertir, y en este caso es fundamental.

Me da escozor que usted diga que no es estratégica, cuando es clave y determinante la actividad aerocomercial; ni hablar del rol que cumplió Aerolíneas durante la pandemia.

Por otra parte, me quiero referir a algo que dijo el diputado Massot acerca de que lo financien las provincias. A las provincias les han sacado todo: no tienen más FONID para pagarle a los docentes, no tienen plata para financiar el sistema de salud; le están sacando lo poco que tenían.

Entonces, lo único que falta es que las provincias tengan que garantizar la conectividad, que es una obligación del Estado nacional.

Les pido por favor que recapaciten, en honor a los trabajadores de Aerolíneas, que son quienes la han hecho grande. Les confieso que yo no me subo a un avión de una *low cost* ni aunque me paguen. Cuando me mencionan a Flybondi o a JetSmart, huyo, porque más allá de tener que llevar una "valija chiquita" -lo que personalmente me complican ya que suelo llevar muchas cosas- y de otras restricciones, la verdad es que no me generan seguridad.

En cambio, cuando me subo a un avión de Aerolíneas Argentinas, sé que los trabajadores están altamente capacitados y que los mejores técnicos han revisado el avión. Por lo tanto, me siento segura. En la actividad aeronáutica, eso es fundamental.

Cuando aquí se habla de desregulación, se habla de menos controles. ¡Menos controles significa poner en riesgo la vida de las personas que suben a un avión! Eso es lo que debemos tener en cuenta. (Aplausos.) Por eso, Aerolíneas Argentinas es reconocida en el mundo. ¡Y claro que eso es caro! ¡Y claro que los vuelos pueden ser un poco más costosos! Pero no se trata de que el Estado desproteja a los ciudadanos que viajan. Se trata de garantizar condiciones de seguridad.

Si las *low cost* quieren venir, que inviertan. Pero la verdad es que no vienen a hacer caridad; eso lo vi y lo experimenté en carne propia. Nosotros adjudicamos muchas rutas en Entre Ríos, y ninguna *low cost* quiso volar si no les pagábamos la mitad de los pasajes.

Por lo tanto, es mentira que no se intentó implementar una revolución en el sector. La desregulación que impulsó el gobierno de Macri buscaba eso, y no fue exitosa. Esto hay que decirlo.

¿Que la empresa se puede mejorar? Seguramente. ¿Que está sobredimensionada? Se puede revisar. Pero lo que funciona bien, no lo toquemos, por favor.

Me parece que en eso hay un nivel de entrega y de cinismo en la oposición amigable en este Congreso, que le está facilitando las leyes a Milei, que me horroriza. ¡Son unos vendepatrias! Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Quiero informarles que el plenario ha conseguido su dictamen de mayoría. Les comento a

los bloques que al finalizar la lista de oradores se cerrará el plazo para la presentación de dictámenes alternativos.

Tiene la palabra el señor diputado López.

Sr. López.- Señora presidenta: no voy a responder al comentario de "vendepatrias". No sé por qué la diputada se exalta y sobreactúa de esa manera.

Diputada Gaillard: el año pasado hemos compartimos once largos meses de un juicio político, donde usted quería reventar a la Corte Suprema, y nunca fue tan exagerada como lo es ahora.

No existe récord de pasajeros en Aerolíneas Argentinas, porque hay una conflictividad gremial que está haciendo que los ciudadanos argentinos elijan otras compañías, especialmente para volar al exterior.

Además, me olvidé de decirle a la diputada que está llegando una nueva aerolínea española que ofrecerá una ruta más a Madrid. Eso es positivo, pues significa más trabajo para los argentinos: pilotos, personal de servicio y otros empleados. También atraerá más turismo, que tanto necesitamos.

Señora presidenta: hay otra cosa que no quiero dejar pasar. Esto no es una chicana, pero hoy no puede hablar con ese desprecio de las aerolíneas de bajo costo. Porque, ¿sabe qué elige un ciudadano de Santiago del Estero cuando necesita viajar a Buenos Aires? A veces elige una aerolínea de bajo costo. Lo mismo ocurre con quienes viajan a Tucumán, San Juan o Corrientes. Desde que las *low cost* comenzaron a operar en Corrientes, la frecuencia de vuelos se ha duplicado.

Claro, como a los diputados la Cámara nos paga los pasajes, la diputada elige a Aerolíneas Argentinas porque puede despachar valijas, porque está más cómoda y tranquila. Sin embargo, hay gente que elige las *low cost* porque son más baratas, y yo no he visto que hayan ocurrido accidentes ni grandes problemas. Alguna impuntualidad, sí; eso debe sancionarse y he visto que las están sancionando.

Sra. Osuna.- ¡Muy buena su defensa de las *low cost*, diputado López!

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Les pido silencio para que podamos continuar.

Tiene la palabra la señora diputada Morán.

Sra. Morán.- Señora presidenta: más allá de lo dificultoso que se está haciendo hablar en esta comisión, y más allá de todo lo que se ha dicho -y lo que aún podemos seguir agregando-, la verdad es que hemos derribado una por una las excusas flojas y mediocres que trajeron a esta comisión para justificar la privatización de la empresa, si es que eso es lo que pretenden, porque todavía no lo tenemos claro.

Hemos demostrado con números y datos que no estamos defendiendo a la empresa por capricho o por sentimentalismo, sino porque no es deficitaria, cosa que también hemos demostrado con datos. A lo largo de todas estas reuniones, pusimos sobre la mesa los logros que ha conseguido Aerolíneas Argentinas desde que volvió a ser estatal.

Hablamos de su numerosa flota, del nuevo servicio de cargas y de los vuelos que garantizan la conectividad a millones de argentinos.

También mencionamos cómo ha contribuido al crecimiento de las economías regionales y del turismo. Hablamos de los hangares, de los simuladores y de la capacidad y el prestigio de los trabajadores: pilotos, tripulantes de cabina, asistentes en tierra, personal de tráfico; acá escuchamos los testimonios de todos ellos.

Hablamos de la diferencia de criterio que tiene esta empresa, que no se rige únicamente por el criterio de la rentabilidad. También hablamos de la difícil situación de la empresa y por qué sería mucho peor ahora la privatización.

En los años 90, cuando se privatizó, Aerolíneas tenía el 30 por ciento del mercado de cabotaje. Hoy ostenta más del 60 por ciento, y la gran diferencia con otras aerolíneas es que, si no hay ganancias, no vuelan; esto lo repitieron mis compañeros, los expertos y los trabajadores. Entonces, más allá de lo que decimos, no les importa nada.

Detrás de estas privatizaciones no hay solo ideología, sino grandes negociados. Tienen los colmillos afuera y, en lugar de oler sangre, lo que huelen son dólares. Así es como funcionan los negociados, y muy atrás quedarán los testimonios de los trabajadores que escuchamos, los reclamos de los pasajeros y cada engranaje que hace funcionar esta empresa. Ello, porque aquí lo que importa es el dinero.

Lamentablemente, hace meses que en esta Cámara predominan los intereses personales y los negocios que les asignan a las privatizaciones.

Claro que van a conseguir los números. De hecho, ya escuchamos que tienen el dictamen de mayoría, por lo que tendremos que dar la pelea en el recinto.

Recordemos que en esta comisión tuvimos a funcionarios de la Secretaría de Transporte y de la Jefatura de Gabinete que nos faltaron el respeto. Se burlaron de todos nosotros cuando defendíamos a la empresa. Se burlaron, pero no pudieron responder ni una sola pregunta sobre cómo piensan privatizar, si desguazarán la compañía o si continuaría funcionando. No saben si la privatización será total o parcial.

Para reírse y burlarse de nosotros, tuvieron tiempo; para contestar, no. Lo que proponen es una privatización a ciegas.

Sinceramente, creo que quienes apoyan este dictamen firman un cheque en blanco, porque no está claro qué quieren hacer. Me atrevo a decir que es una privatización para oportunistas y para liquidar los activos de todos los argentinos.

Más allá de los planteos de improcedencia de los proyectos que están tratando, nuestras razones para defender Aerolíneas Argentinas son más que claras: Aerolíneas Argentinas y nuestros cielos no se venden. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora diputada Siley.

Sra. Siley.- Señora presidenta: la verdad es que me corresponde hacer un aporte sobre la imposibilidad formal de este tratamiento.

Pero antes que nada quisiera llamar la atención sobre algo, y es que estamos debatiendo la privatización de nuestra aerolínea de bandera en una sala vacía. Solo queda nuestro bloque y uno o dos diputados de La Libertad Avanza. El bloque que integra el diputado Lombardi, que es uno de los autores del proyecto, se retiró. Firmaron el dictamen para privatizar Aerolíneas Argentinas y huyeron como ratas.

Les pido disculpas a los expositores, a los trabajadores y las trabajadoras, a los pilotos, al compañero Pablo Ceriani -expresidente de Aerolíneas-, a Alicia Castro -exdiputada nacional y defensora de la aerolínea de bandera- y a todos los trabajadores presentes. No solamente les pido

disculpas por este bochorno institucional de que hayan firmado la privatización de Aerolíneas y se hayan retirado, sino además por los agravios que sufrieron en cabeza de esos señores diputados y señoras diputadas de la Nación, que sueltos de boca acusan, sin fundamentos y sin números, a los trabajadores y trabajadoras que con su esfuerzo y su oficio honran a nuestra aerolínea de bandera.

No quiero repetir, pero se miente cuando se dice que no se trata de soberanía y que el déficit de la aerolínea es cada vez mayor, porque la tendencia de ese déficit es cada vez menor, como bien explicó nuestra compañera Julia Strada y también el Centro CEPA. Además, se miente cuando se habla de los 8.000 millones. Es decir que se miente en los datos, en el concepto y en el contenido a los fines de privatizar.

Y sí se trata de ideología, pero se trata de la ideología de los negocios. Reitero: se trata de la ideología de los negocios. Bajo costo es menos vida. Punto final. Repito: bajo costo es menos vida. Encima, se quiere ocultar que se terminó 2023 con la autosustentabilidad de la aerolínea de bandera.

Entonces, no quiero repetir todo lo que se dijo. Me alegra que en la versión taquigráfica queden los datos que se aportaron sobre las *low cost*, que es lo que quieren fomentar. No solamente quieren privatizar Aerolíneas; no se trata solo de eso. La quieren correr del medio para que puedan provenir de otros lares los negocios de las *low cost*. (Aplausos.) Son socios o financistas de los que hoy están acá votando la privatización de Aerolíneas; hay que decirlo con todas las letras, señora presidenta.

Con respecto a los atributos formales, porque todo lo sustancial ya lo han dicho bien mis compañeros y compañeras, se está llevando adelante un tratamiento que se choca con la Constitución Nacional. El artículo 81 de la Constitución claramente indica -lo voy a leer literal-: "Ningún proyecto de ley desechado totalmente por una de las Cámaras podrá repetirse en las sesiones de aquel año". Más claro, imposible.

La diputada Giudici -que también se retiró-, que a veces se erige como una fiscal de la reglamentación de la Cámara pero siempre dice cosas que no se constatan en la realidad y no se pueden sustanciar, dijo que este año no se había tratado el proyecto de privatización de Aerolíneas. ¡Qué barbaridad!

Si esto lo convierten en ley, va a terminar en la Justicia. Quiero que conste en la versión taquigráfica cómo

se está violando la primera oración del artículo 81 de la Constitución Nacional con este tratamiento, que es de imposible tratamiento en este año parlamentario.

El proyecto de la Ley de Bases, en el Título II, Capítulo II, artículo 7º, preveía la privatización de Aerolíneas Argentinas. El 27 de diciembre de 2023 ingresó el proyecto de ley omnibus, donde estaba sujeta a privatización en el Anexo. Y recordemos esto: los anexos forman parte plena e integrante de la letra del articulado; no pueden escindirlos.

Ese es un debate falso. Así lo indica el Manual de Técnica Legislativa, que dice textualmente: "...que integran y completan las disposiciones contenidas en el texto de los artículos". Los anexos son los artículos, pero por una cuestión metodológica se los aparta para evitar que se resienta la comprensión del texto de la ley.

Entonces, reitero, en ese anexo del Título II, Capítulo II, relativo a las privatizaciones, estaba Aerolíneas. Cuando se dictamina el proyecto, estaba la privatización de Aerolíneas; esto fue el 24 de enero.

Recuerden en qué momento de la sesión, en febrero, vuelve a comisión la Ley de Bases: cuando se estaba tratando el proyecto de privatizaciones, donde estaba Aerolíneas Argentinas.

Luego, cuando se vuelve a tratar, el 25 de abril, se dictamina nuevamente con la privatización de Aerolíneas Argentinas. Luego, pasa al recinto. Se iban disminuyendo las empresas sujetas a privatización que quería proponer el gobierno, pero Aerolíneas no se sacaba. Esto hasta que llegó el tratamiento en el Senado, donde fue desechada Aerolíneas Argentinas.

Vuelvo a la literalidad del artículo 81: "Ningún proyecto de ley desechado totalmente por una de las Cámaras podrá repetirse en las sesiones de aquel año".

Recuerden cuál es la naturaleza de las leyes omnibus. Como han dicho todos los doctrinarios constitucionalistas que conocemos, de todos los tipos y colores, dentro de las leyes omnibus hay contenidos y preceptos, en títulos, artículos o capítulos, de leyes que en sí mismas también contienen autonomía. Prueba de ello es que los tres proyectos que se sometieron a tratamiento y se dictaminaron acá tienen el texto idéntico al contenido de la Ley de Bases. Todos, que son uno, dos o tres artículos; más de eso, no.

Se privatiza la aerolínea de bandera con un articulito que dice: "...sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la Ley N° 23.696, de Reforma del Estado". Incluso, algunos proyectos le agregan la referencia a la Ley de Bases. Por si faltaba algo más explícito, los mismos proyectos -creo que el del diputado López y el del diputado Lombardi, si mal no recuerdo- le agregan "Ley de Bases". Me corrijo: el del Ejecutivo y el del diputado López le agregan "Ley de Bases".

Podemos ir a las versiones taquigráficas del Senado cuando se discutió allí. Por ejemplo, el senador Blanco, de la UCR, por Tierra del Fuego, dice: "Desde el primer día, yo planteé el rechazo a la privatización de Aerolíneas Argentinas, de los medios nacionales y del Correo. Bueno, hoy me encuentro con la satisfacción de que esos tres temas, en los que yo iba a votar en contra, no van a ser tratados". Está expresamente dicho.

También, la senadora Silva, de Juntos Somos Río Negro, de Río Negro, dice: "El interbloqueo del que soy parte ha trabajado fuertemente para que aquellas cosas que consideramos fuertemente perjudiciales dejaran de estar en el texto". Reitero: "...dejaran de estar en el texto". Aerolíneas Argentinas es una de ellas.

Si no, directamente pueden ir a lo que dijo el senador Abdala, presidente del bloque de La Libertad Avanza en el Senado, cuando al comienzo del tratamiento en la sesión explica que sacaban a Aerolíneas Argentinas.

Es decir, señora presidenta, que no solamente se pretende privatizar la aerolínea de bandera, extranjerizando la soberanía y...

Sra. Osuna.- Acá hay dos comisiones y una sola persona presidiendo, señora presidenta.

Sra. Presidenta (Verasay).- Estoy acá, diputada.

Sra. Osuna.- No, usted está hablando con la prensa. Usted está haciendo prensa y acá hay una diputada desarrollando su argumento. Hay dos comisiones reunidas y una sola persona ocupando la Presidencia. Esto es una irregularidad.

Sra. Presidenta (Verasay).- Yo estoy parada acá, diputada.

Sra. Osuna.- No, usted está dándole la espalda al desarrollo de esta reunión.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Siley.- Es así como lo manifiesta la diputada Osuna. Siempre que arrasaron y saquearon al país, lo hicieron violando todo tipo de normas constitucionales e institucionales. Si no, no sucede.

Después se erigen en los grandes republicanos de la República Argentina cuando en realidad, sin tensar los mecanismos institucionales del Congreso de la Nación, no hubieran obtenido este resultado. Además no lo hubieran obtenido de no haber tensado la representatividad del pueblo, porque sin una oposición cómplice este dictamen tampoco estaría saliendo.

Entonces, por principio de soberanía, por principio de nacionalidad y por principio de rentabilidad real -bien calculada-, Aerolíneas Argentinas debe quedar en manos del Estado, señores y señoras; este tema debe quedar en manos del Estado cuando llegue a debatirse en el recinto.

Nada de medias tintas y de excusas baratas como "media-privatización" o que sea "público-privado", de meter eso en el medio para terminar de expoliar a la Argentina, porque además esto lo hacen violando el artículo 81 de la Constitución Nacional. Gracias, señora presidenta. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora diputada Schlotthauer.

Sra. Schlotthauer.- Señora presidenta, señoras diputadas y señores diputados: en particular, quiero saludar y agradecer la presencia de los trabajadores y compañeros de Aerolíneas Argentinas.

Quisiera resaltar algunos datos particulares que mencionaron y que me parece que debemos tener en cuenta. Por ejemplo, contra la demonización que intentó llevar adelante el gobierno frente al reclamo salarial, debemos hacer la aclaración de que una trabajadora de limpieza gana 500.000 pesos; debemos hacer la aclaración de que, de las 900 rutas en venta de la revolución aeronáutica, solo 300 le interesaron al capital privado; debemos hacer la aclaración de que en los estudios que se presentaron, lo invertido ya fue diez veces recuperado; por último, hacer la aclaración de

que en 2022, por cada peso que se invertía, se recaudaban dos.

Dicho esto, quiero aludir a un concepto general que dijo uno de los trabajadores que hablaron: se trata de mejorar o hacer más competitiva la empresa; no se trata de desguazarla, sino de hacerla más grande.

Por supuesto, desde el bloque de la Izquierda Socialista FIT-Unidad rechazamos el decreto 873/2024. En este sentido, tenemos un dictamen sobre este tema.

Por otra parte, como trabajadora ferroviaria quiero aprovechar este espacio y repudiar también el anuncio de privatización del tren Belgrano Cargas. Este consta de tres ramales que han sido palanca del desarrollo económico en 17 provincias. Pero hoy se pretende que ambas empresas sea palanca del saqueo de la megaminería, el agronegocio, etcétera, en el que está interesado el Fondo Monetario Internacional. Se pretende que ambas empresas lo sean.

Además, debería nombrar a ELMA, una empresa de marina mercante que ya no tenemos. Estas tres empresas siempre fueron rentables, como todas las empresas del Estado argentino.

Para hacer memoria, debo decir que muchos de estos discursos ya los escuché durante la década de 1990.

Antes de la dictadura militar, todas las empresas eran absolutamente superavitarias. No tenían déficit y generaban ganancias. Eran empresas de un gran Estado Nacional; incluida, por ejemplo, Somisa. Teníamos una industria ferroviaria y acero. Hoy no tenemos un maldito barco que ande y haga comercio por el río Paraná al cual podamos cobrarle peaje con bandera argentina. ¿Ahora también vamos a reventar lo que nos queda del tren porque lo otro ya está entregado? Además, quieren terminar de reventar lo que se recuperó de Aerolíneas Argentinas. Esto es hablar sin pelos en la lengua.

Desde la Izquierda Socialista no vamos a hacer ninguna bandera de lo que fue el año 2008. Sin embargo, saludamos la renacionalización de una empresa a la cual liquidaron. Frente a los que vienen a repetirnos lo mismo que en los años 90 en cuanto a que lo privado anda mejor, eso es mentira. Aerolíneas Argentinas es uno de los casos que más claro lo deja.

Por ahí pasaron tres empresas privadas. En primer lugar, los españoles. Me asusta que hoy aquí vuelvan a festejar que vengan los españoles. Además, pasaron los estadounidenses.

Fue una empresa que se entregó en un absoluto acto de corrupción, encabezado por Cavallo, quien quiso privatizar todo, pero que además estatizó la deuda del empresariado, cargando con esa deuda empresaria privada a todas las empresas estatales, y dejándoles un pasivo. Ese pasivo se lo dejaron al Estado argentino. Este, que estaba limpio de toda deuda, a los nueve meses ya tenía un montón de deuda, porque la empresa -esa maldita multinacional- que había comprado Aerolíneas dejó la plata que había pedido prestada en las cuentas de Aerolíneas.

Ahora quieren negociar las rutas con nuevas empresas. No estamos hablando de que quieren privatizar una empresa, sino que la quieren desgazar. La quieren repartir en mil pedazos. Lo mismo quieren hacer con el ferrocarril Belgrano Cargas, al cual quieren repartir entre siete empresas. Esas empresas con las que están negociando -Azul, Avianca, etcétera- son una réplica, una fotocopia desgastada de lo que fue la privatización a la que me referí, porque eran empresas quebradas. Le van a entregar esas líneas -como decimos acá- a los oportunistas.

Pero además esas empresas andaban mal, eran deficitarias. La peor tragedia que tuvimos en el ferrocarril argentino fue con una empresa privada. En la carga privada tenemos 435 descarrilamientos por año. Son descarrilamientos que con la plata de todos los argentinos tenemos que pagar al Estado a través del Seguro Nación. Es mentira que lo privado anda mejor. Lo privado es un saqueo; de eso se trata.

Son cipayos todos los políticos que por un lado cantan el himno y por el otro vienen a votar estas leyes, el RIGI, o bien, vetan los derechos de los jubilados y los estudiantes.

Quiero agregar también que es mentira eso de que si privatizamos la empresa va a dejar de tener déficit. Como han dicho acá algunos trabajadores y diputados provinciales, lo que hacen las aerolíneas privadas es un chantaje permanente.

Miren: a San Juan le piden un millón de dólares para que esté Flybondi, una de esas empresas privadas. ¿San Juan no tiene pobreza? Habrá tres pagos antes de que empiece a funcionar. ¿San Juan no tiene pobreza como para poner ese millón de dólares en puestos de trabajo? ¿Cómo mantiene o cómo ayudan a la gente que está en la indigencia? Sí que lo tiene. Pero no se trata de que haya pobres o ricos, sino de que quieren poner plata y gobernar para seguir llenando de guita a los bancos con créditos, a todas las empresas financieras que están detrás de las *low cost*.

También está el caso de Neuquén. Díganme si Neuquén no tendría que tener permanentemente aviones. No solo tienen turismo, sino también petróleo, etcétera. Pero el gobierno también con Neuquén adquirió el compromiso de 7.000 dólares mensuales para que esté allí la empresa. Esto es lo que quieren: un país desguazado que, mediante el RIGI, el transporte y demás actividades estén al servicio del saqueo. Acá no va a quedar nadie. Entonces, no nos vengan con el mismo cuento de siempre porque ya lo conocemos.

Como tenemos memoria, queremos recordarles a todos los que votan esto que la película la vimos, que el cuento lo conocemos y que sabemos que esto termina con el "¡Que se vayan todos!" Así terminó el pueblo argentino después de años de no haber tenido inflación, con el uno a uno. No nos vengan con que por haber terminado con la inflación estamos bien. Están terminando con el país. Frente a eso, vamos a seguir reclamando a todas las conducciones y uniendo las luchas para terminar en un paro general y un plan de lucha que termine con este maldito plan económico de saqueo.

Por último, quiero sostener que sí hay otro camino, que es el camino soberano. No nos creemos eso de que las empresas estatales no puedan ser conducidas por el Estado. No solo pueden serlo, sino que deben serlo, si realmente queremos recuperar la soberanía sobre los ríos y todas las riquezas que tenemos. Todo eso que supimos tener. Los que nunca gobernaron las empresas y los que nunca gobernaron este Estado somos los que laburamos todos los días, es decir, los trabajadores.

Por lo tanto, nuestro dictamen no solo es de rechazo, sino que vamos a seguir bregando por una Argentina que recupere todas las empresas -incluido el ciento por ciento de YPF- y porque todas las empresas estatales sean dirigidas por sus trabajadores. Nada más. *(Aplausos.)*

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora diputada Biasi.

Sra. Biasi.- Señora presidenta: quiero hablarles a los trabajadores; obviamente, acá no hay muchos más a quienes hablarles. Quiero hablarles para quedarnos tranquilos en relación con el estado en que nos encontramos.

En primer lugar, esto es una primera pulseada que aparece luego de los intentos anteriores, como acá se señaló, de someter a privatización a todas las empresas del Estado de la Argentina y luego reducir la cantidad de empresas,

haciéndolo a través de un instrumento legislativo que es bastante irregular, como son las leyes ómnibus. Es importante marcar este aspecto.

Hoy se está tratando un tema que es absolutamente inconstitucional. Si yo mañana quiero introducir algún otro tema -y lo voy a poner a prueba, se los digo a los trabajadores de Aerolíneas- no me dejarían porque ya se trató durante este año. Sin embargo, nuevamente traen el tema de Aerolíneas cuando ya se trató y rechazó. Esto no es menor, trabajadoras y trabajadores.

Cuando nosotros salimos a la pelea y a la lucha, somos ilegales, cometemos no sé cuántas irregularidades, estamos prohibiéndole el derecho a no sé quién, bla, bla, bla. Pero cuando se trata de entregar la empresa que Avianca quiere tanto o una parte de ella con la cual se quiere quedar, ahí no importa la Constitución Nacional ni los reglamentos del Congreso, sino que vale todo para hacer correr la agenda que tiene el presidente Milei, y no solo él, que no es nadie en esta vida, sino los empresarios que están detrás para imponerle a este Congreso lleno de postrados que tienen toda la disposición del mundo para arrodillarse frente a los grandes empresarios que se quieren quedar con estas empresas del Estado para hacer negociados y les importa muy poco si se incrementan o no los destinos, si llega a zonas que se desarrollan productivamente en base a si llega Aerolíneas Argentinas, etcétera; no les importa nada de eso, eso vale para el discurso.

Seamos muy concretos: acá hay una hipocresía absoluta. Un laburante mostró sintéticamente que incluso no les interesa usar la plata del Estado para subsidiar algunas cuestiones, siempre y cuando esos subsidios vayan a parar a ciertos negocios que ellos quieren hacer. Por ejemplo, quieren subsidiar -nos enteramos acá por un trabajador- al turista brasileño porque el tipo no puede venir a este país. No puede venir el turista brasileño, ni el colombiano, ni el europeo porque en diez meses convirtieron a este país en el más caro del mundo.

Entonces, no quieran inventar nada entregándole subsidios a los turistas extranjeros, porque de esa manera no van a revertir la variable que hace que la Argentina sea un lugar imposible para el turismo en este momento, porque es carísimo. El presidente Javier Milei, bajo el auspicio de estos empresarios que están detrás, convirtieron a la Argentina en un país carísimo, que hoy no recibe turismo. Por lo tanto, por más que quieran inventar cosas, los brasileños

van a seguir reduciendo su llegada a la Argentina porque les resulta imposible estar en este país.

Quiero hacer una referencia que me extraña que nadie la haya hecho en este plenario. Vienen acá y se rasgan las vestiduras, o lo hacen a través de los medios de comunicación, porque acá hay que decirles a los trabajadores de Aerolíneas que los más fanáticos defensores de esta privatización se callan la boca, dejan que hablen un par y después se toman el palo. Acá no hay nadie de los que realmente quieren privatizar, y está muy bien el señalamiento que hicieron algunas diputadas preopinantes y lo que mencionó la diputada Osuna sobre el trato que tiene la Presidencia de esta propia comisión respecto de este tema.

Yo quiero explicar una cosa. Acá nadie mencionó lo siguiente: si el de La Matanza no puede viajar en avión es porque cobra un salario de mierda y porque este gobierno está produciendo la rebaja más importante en salarios que hayamos conocido en la historia de los gobiernos argentinos. Miren que se han esforzado en bajar los salarios, pero este gobierno ha superado todos los récords de reducción de salarios y de jubilaciones. Entonces, no se vengan a hacer que les preocupa la mujer de la Matanza que no se puede tomar un avión, manga de hipócritas. Están cagando de hambre a la población de este país. Obviamente que no piensan en aviones.

Esta población, que tiene el 60 por ciento de las personas en la pobreza y el 27 por ciento de los pibes menores de 14 años en la indigencia, no puede darse el lujo de pensar en volar en avión, y no por culpa de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas sino de ustedes, que son unos vendepatrias y unos cipayos que entregan absolutamente todo en este país, empezando por los salarios.

En esto quiero ser muy clara: la política de este gobierno es la de un control de precios sideral. Vienen y te venden el liberalismo, te dicen que se desregulen los vuelos, que se desregulen las farmacéuticas, que se desregule esto y aquello, etcétera. ¿Y el salario? Una guardia pretoriana está alrededor del salario cuidando que no se les vaya ningún tipo del control que quieren ejercer para que los salarios no aumenten como deberían.

Entonces ahora los señores controladores de precios que tenemos en el gobierno han decidido, por ejemplo, que los salarios del Estado van a aumentar un 2 por ciento el mes que viene, un 1 por ciento el otro y se acabó lo que se daba. Eso es control de precios, señores; es controlar el precio más importante de este país, que es el salario, y ese precio

están bien dispuestos a controlarlo porque ustedes quieren que los trabajadores paguen la crisis que hay en este país.

Sin esta crisis no estaríamos hablando de Aerolíneas Argentinas; que quede bien claro. Hablamos de Aerolíneas Argentinas porque pulverizaron los salarios, ponen en evidencia que hay una crisis brutal, y ahora dicen "vamos a ver a quién le cargamos esta crisis". "Se la vamos a cargar a los trabajadores".

Desde noviembre hasta ahora hubo una reducción salarial de 80 puntos en relación con la inflación. Nosotros, los trabajadores universitarios, tuvimos una reducción salarial de 40 puntos en relación con la inflación entre noviembre y diciembre. Nosotros somos el pato de la boda. Los trabajadores somos la casta.

Vienen acá a hablar del déficit de la empresa, etcétera, pero lo están contabilizando mal porque le deben un montón de guita a los trabajadores que en este momento están teniendo que tolerar una reducción salarial extorsionados por el gobierno. Incluso, tenemos que escuchar a los trabajadores decir que a lo mejor resignan un poco de lo que les corresponde. De ninguna manera.

¿Saben por qué un laburante tiene que venir a decir esto acá? Porque no está la CGT para defenderlos. Eso vamos a decirlo con claridad, porque la CGT se sienta en la mesa de la gente que dirige esta comisión y trae estos proyectos de porquería para beneficiar a un par de empresarios mientras que les da la espalda a los que lo necesitamos, a los laburantes. Eso es lo que está pasando. Digamos las cosas por su nombre.

Quiero ser correcta. Soy una trabajadora que aporta a esa CGT desde hace 30 años. No es la CGT. La CGT la tenemos que recuperar. Es Daer, es Acuña, digamos las cosas por su nombre. Son los que están sentados en la mesa directiva de la CGT transando con estos libertarios que están acá mientras nosotros estamos cagándonos de hambre con sueldos de porquería.

Quiero ser clara para los trabajadores de Aerolíneas, que son los que me importa que entiendan lo que está pasando acá. Llegamos a esta comisión con proyectos que proponen la privatización completa y la privatización parcial. El proyecto de privatización completa que proponen los bloques del PRO y de la Libertad Avanza no tenía los votos de mayoría que se necesitan, la mitad más uno, dentro de la comisión. Vino el bombero loco, López y compañía, la Coalición Cívica y el radicalismo en todas sus versiones;

registren esto. Van a encontrar votos radicales en el proyecto de privatización completa y en el de privatización parcial. Gente que dice que el financiamiento universitario es importantísimo, pero se cagan en los trabajadores de Aerolíneas, les importa muy poco. Dijeron: "¿A quién hay que darle un negocio, a Avianca? Dale, vení que te firmo". Y firmaron el dictamen de minoría, que es lo que permitió que esta comisión pueda dictaminar. ¿Se entiende? Nosotros lo entendemos bien. Antes Germán explicó el asunto, pero los trabajadores que están fuera de este Congreso no entienden bien. Si no hubieran tenido la mitad más uno de las firmas no hubiesen podido dictaminar. Entonces, viene el otro y dice: "No soy tan malo como el que quiere la privatización completa. Yo quiero una partecita nada más". Eso lo dice la Coalición Cívica y los radicales de Evolución y compañía que están firmando el proyecto de privatización parcial. Y Encuentro Federal, porque el gran artífice de esto en los choques que se están produciendo dentro del Congreso es Pichetto. Ténganlo en cuenta. Regístrenlo también, trabajadores; Pichetto, que se quiere hacer el piola, quiere valorizar su lugar dentro de esta Cámara, porque dentro de esta Cámara con 39 oficialistas, 38 del PRO, siempre necesitan andar coqueteando con otros.

El peronismo también aportó lo suyo, discúlpenme que lo diga. Hoy aporta la mayoría de los votos por un rechazo, pero también aporta lo suyo con misioneros, catamarqueños, tucumanos, toda esta gente a la que le encanta andar haciéndole favores a Javier Milei.

Yo quiero volver a decir algo: Javier Milei no es nadie. No es nadie. Sépanlo, porque si no, no se entiende algo que es fundamental. Acá se habla de la ideología, de vender, de no sé qué. No, el tipo quiere pasar a la historia como el que más favores le hizo a un grupo de empresarios, y acá hay varios que son unos empleados bárbaros de esos empresarios.

El Congreso de la Nación no es un Congreso que responda al pueblo; si no, no tendría la agenda que tiene. Estamos viendo esta agenda reaccionaria porque acá las mayorías no responden al pueblo. Están respondiendo a los intereses de empresarios que les ponen la guita en el bolsillo, en la cuenta bancaria, donde sea. La Ley Banelco es un poroto al lado de todo lo que está pasando dentro de este Congreso. Se compran y se venden leyes todo el tiempo. Entonces, esto es lo que tienen que saber los trabajadores de Aerolíneas, esta es la dinámica política.

Ahora, les hago una pregunta: ¿vamos a esperar a 2025 para cambiar esto? Y en 2025, ¿se podrá cambiar esto? De ninguna manera.

La historia de este país es una sola. En ella, se consagraron las leyes que quería un sector de la burguesía y que después resultaron inamovibles. Incluso la ley que consiguió la reestatización en estos términos de Aerolíneas Argentinas significó una expoliación enorme para el Estado argentino, porque fueron y les pagaron a los tipos que se quedaron con toda la guita de los argentinos y su línea de bandera. Viejo, ¿había que pagarles a los que vienen y estafan a la Argentina?

Entonces, tenemos un drama, porque esto se debe resolver hoy. Hoy tenemos que bloquear la privatización de Aerolíneas Argentinas, dentro y fuera del Congreso. Hoy hay que hacerlo, no podemos esperar nada. Si esperamos un año, en el camino quedará la mitad de los laburantes y la empresa, que estará disuelta. Te quiero ver después volviendo a reestatizar.

Si es por el Frente de Izquierda, estatización ciento por ciento y bajo control de los trabajadores. Los laburantes han demostrado acá 27 o 30 años de experiencia, sabiendo lo que se necesita para la línea de bandera, y no todos los burócratas arribistas que llegan de último momento, según el gobierno que venga.

Ahora, quiero ser bien clara: eso es hoy y con los laburantes afuera. Por eso hay que apoyar el paro de mañana, que debe ser mencionado y reivindicado. Por supuesto, también debe ir mucho más a fondo. Es un paro que quedó a medias porque la UTA traicionó, como ya conocemos a Fernández que va a traicionar. Siempre tenemos que decírselo a los laburantes para que quede bien claro. Mañana tendría que haber habido un paro general en este país para decirle no a la privatización de Aerolíneas Argentinas, y detrás de ella encolumnar a todo el movimiento obrero. Pero no importa, porque si no lo hay por arriba, lo tenemos generar por abajo, compañeros.

Así que vamos fuertemente a defender a Aerolíneas Argentinas, vamos fuertemente a defender a los compañeros y compañeras de los ferrocarriles, que también están siendo privatizados, proceso que comenzó con el Belgrano Cargas; vamos fuertemente a defender a los empleados estatales, que no pueden tener esa paritaria; vamos fuertemente a generar la nueva gran marcha universitaria para decirle que no al gobierno que quiere terminar con el financiamiento universitario.

Por lo tanto, vamos fuertemente a construir esta huelga general que necesitamos para terminar hoy con Milei, no el año que viene. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra la señora diputada Márquez.

Sra. Márquez.- Señora presidenta: me tomaré solo unos minutos y demostraré, de paso, cómo se puede hablar sin decir malas palabras y estar gritando permanentemente, cosa a la que algunos están acostumbrados.

En primer lugar, quisiera recordarle a la señora diputada preopinante que Javier Milei es el presidente de la Nación, que fue votado por más del 55 por ciento de los votos emitidos en las últimas elecciones, sin partido propio. Algunos espacios políticos tienen partido político hace tanto tiempo y siguen siendo minoría simplemente porque la gente no los vota, no los elige, aunque se la pasen gritando todo el tiempo.

Habiendo hecho esta aclaración, me permito decir una cuestión técnica que soslayó en algunos momentos esta comisión. Se relaciona, diría, con la interpretación, pero ésta se requiere en caso de duda, y entiendo que no hay duda en lo que es la simple lectura del artículo 81 de la Constitución Nacional. Ese artículo habla de un "proyecto de ley desechado totalmente por alguna de las Cámaras".

También quiero tomarme un minuto para volver a explicar la diferencia -lo hizo hoy la diputada Giudici- entre retirar o modificar y desechar. También podría meterme en la explicación de qué sería "totalmente", pero lo voy a dejar aparte. Vamos a hablar, al menos, del término "desechado".

Para que un proyecto de ley sea desechado requiere que haya sido sometido a la votación de una de las Cámaras, lo que no ocurrió en el caso del proyecto referido a Aerolíneas Argentinas. En la Cámara de Diputados fue sometido a votación, y esa votación...

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Márquez.- Gracias. Ahora le sumamos el hecho de interrumpir a lo de gritar y decir malas palabras.

Sigo, entonces. Lo que decía recién es que para que esté desechado requiere que se haya sometido a votación. Esto no ocurrió con el tema de Aerolíneas porque en la Cámara de Diputados fue sometido a votación y aprobado. En el Senado -lo mencionaron recién, pero lo repito- tampoco fue desechado, porque tendría que haber sido sometido a votación, pero antes de la votación el miembro informante, senador Abdala, hizo las aclaraciones de lo que se retiraba, y en particular, en el anexo oportuno, lo que tenía que ver con la privatización de Aerolíneas Argentinas. Con lo cual, no hubo un desecho total del tema, menos del proyecto de ley.

Recién la diputada preopinante dijo: "ya se trató". Sí, es verdad, ya se trató, se debate como se debaten tantas cosas. Pero para aquellos que necesitan leer más la Constitución Nacional, dice: "desechado totalmente". No dice "tratado por las Cámaras". Después dijo: "y ya se desechó". Grave error de la diputada preopinante, porque no fue así; simplemente se retiró de forma previa a la votación, con lo cual no hubo una votación respecto del tema. Hay un principio del derecho que es que nadie puede alegar su propia torpeza. Respecto de ello, tampoco hubo ningún senador de ninguno de los espacios políticos que haya al menos pedido la palabra para decir que no estaba de acuerdo, que quería que se vote y que se deseche dicho articulado a los efectos de que no se pueda plantear nuevamente.

Con lo cual, entendemos que es plenamente viable el nuevo tratamiento porque no ocurrió lo que establece el artículo 81, que es el caso de un proyecto de ley desechado totalmente por alguna de las Cámaras. En el caso -reitero- de la Cámara de Diputados, se aprobó. En el de la Cámara de Senadores se retiró previo a la votación. Con lo cual, no se desechó totalmente. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Toniolli.

Sr. Toniolli.- Señora presidenta: celebro que el bloque de La Libertad Avanza haya hablado finalmente. Durante esta larga jornada hasta ahora no habían puesto la cara. Me sorprende que sea para interpelar a otra diputada en función de sus formas. Parece que la diputada preopinante no fuera seguidora de Javier Milei, sino de Claudio María Domínguez.

En materia de transporte, en estos diez meses esta gestión ha degradado el transporte ferroviario, desfinanciado el transporte automotor urbano e interurbano, sobre todo el

del interior del país, y habilitado el viva la Pepa en materia de transporte de media y larga distancia con un reciente decreto de desregulación. Después se rasgan las vestiduras cuando las empresas del sector dejan de entregar pasajes a las personas con discapacidad, pero primero les dejan hacer absolutamente lo que quieran.

Finalmente, se propusieron liquidar la capacidad de planificación estratégica del Estado argentino sobre su sistema aerocomercial, que es parte de lo que estamos discutiendo ahora.

El decreto 873/2024, que es esta iniciativa con la que el Poder Ejecutivo nacional pretende lograr acuerdo aquí, despliega una serie de falacias y medias verdades que algunos de mis compañeros de bloque preopinantes desmontaron una a una. Además, obvia hablar de rentabilidad social y de externalidades positivas que tiene, en este caso, una aerolínea de bandera.

Asimismo, hace una revisión de la historia reciente de Aerolíneas Argentinas omitiendo algunos datos muy concretos. Por ejemplo, cita la ley 26.412, que es con la que el Estado nacional rescata Aerolíneas Argentinas a Austral, pero no hace referencia a de dónde y de qué la rescata. La rescata de Iberia, la rescata de Marsans, la rescata del vaciamiento, la rescata del cierre -como dijo la diputada Gaillard- de oficinas comerciales en las principales capitales del mundo y la rescata de la pérdida y la entrega de rutas aéreas estratégicas que después costó muchísimo recuperar. Eso termina en 2008, con una empresa totalmente fundida.

Entonces, le pregunto, señora presidenta, ¿le parecería razonable, por ejemplo, traer a la Comisión de Legislación Penal al Petiso Orejudo? Supongo que no. ¿O traer a Alfredo Astiz a la Comisión de Derechos Humanos y Garantías a disertar? Supongo que tampoco. Entonces, ¿por qué trajeron a hablar sobre Aerolíneas Argentinas y cómo sacarla adelante a un gerente de la gestión de Aerolíneas durante la administración de Iberia y Marsans, que está aquí, en esta mesa, y pretende darnos cátedra a los argentinos sobre qué hacer con nuestra línea de bandera?

¡Es una vergüenza que un saqueador, un cómplice del saqueo de Aerolíneas Argentinas, venga aquí a querer dar cátedra, y que alguien de este lugar haya pensado en invitarlo, señora presidenta! (Aplausos.)

¡Señor Fernando Dozo, saqueador de Aerolíneas: ¿a quién le vas a dar cátedra?! ¡Caradura! ¡Tomátela, caradura! ¡Andate de este recinto, que es la casa del pueblo!

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Diputado Toniolli, por favor, le pido que se siga dirigiendo a la Presidencia.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Les pido, por favor, que continuemos con la reunión. Diputado Toniolli, diríjase a la Presidencia, por favor.

Sr. Toniolli.- Este señor, que tiene menos vergüenza que pelo, ha sido uno de los responsables del saqueo de Aerolíneas Argentinas. Entonces, si decidimos levantar la voz es porque nos indigna que traigan a este recinto a los responsables de ese saqueo.

Gracias a Dios que están acá los trabajadores...

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Toniolli.- Me toca hablar a mí. Después, si quieren, hablan ustedes.

- La señora diputada Lemoine hace uso de la palabra fuera de micrófono, por lo que no se alcanzan a percibir sus manifestaciones.

Sr. Toniolli.- Lemoine, usted no habló en toda la reunión. Si quiere, hable después. Ahora la nombro y habla.

Sra. Presidenta (Verasay).- Diputado Toniolli, por favor, diríjase a la Presidencia y continúe.

Sr. Toniolli.- Por suerte, acá...

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Toniolli.- Yo no respeto a los saqueadores, no respeto a los saqueadores.

Por suerte, acá están los trabajadores para ponerles nombre y apellido a los hechos, para contarnos la historia, hablar de números concretos y mostrar que gestionar una aerolínea no es como poner una verdulería, como dijo el diputado Lombardi.

Y ellos van a hacer paro mañana, no solo en defensa de su salario, que está muy bien, sino también en defensa de la conectividad, de la movilidad y del transporte de todos los argentinos y de las argentinas.

Por eso, les decimos gracias. Vamos con fuerza hacia adelante, los apoyamos, porque en su lucha está la de millones de argentinos y argentinas que quieren vivir mejor y no se bancan más esta política de saqueo y entrega nacional. Gracias, señora presidenta. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el diputado Manrique.

- La señora diputada Ginocchio hace uso de la palabra fuera de micrófono, por lo que no se alcanzan a percibir sus manifestaciones.

Sr. Manrique.- Presidenta... Presidenta... ¡Hola!

Sra. Presidenta (Verasay).- Sí, diputado Manrique.

Sr. Manrique.- La diputada Ginocchio está pidiendo una interrupción.

Sra. Presidenta (Verasay).- No, hable usted, por favor.

Sr. Manrique.- Yo se la cedo. Pensé que iba a haber buena voluntad de su parte, señora presidenta.

Sra. Presidenta (Verasay).- Bueno, perfecto. Si le va a dar la interrupción, que hable la diputada; ningún problema.

Sr. Manrique.- No, no, no. Mire, si lo de Espert es contagioso, lo lamento. Yo pensé que usted era una persona distinta.

Sra. Presidenta (Verasay).- Mire, diputado, no me falte el respeto a esta hora. Si usted le va a dar una interrupción a la diputada, déjela que hable y terminemos con el plenario, por favor.

Sr. Manrique.- No le estoy faltando el respeto. Usted me está faltando el respeto a mí. Yo le quiero ceder un minuto de mi tiempo a la diputada Ginocchio y usted no me lo puede negar.

Sra. Presidenta (Verasay).- Por supuesto que no. Cédale la palabra a la diputada; no hay problema.

Sra. Ginocchio.- Gracias, diputado Manrique. No esperaba que se genere esta situación. He solicitado una interrupción, y gentilmente el diputado Manrique me la ha concedido.

Simplemente, quiero señalar que hemos escuchado las distintas exposiciones y sobrados fundamentos con respecto a la importancia de contar con una aerolínea de bandera.

Como diputada y representante de la provincia de Catamarca, que está a más de 1.200 kilómetros de esta ciudad, quiero destacar lo que significa para las provincias, especialmente las más modestas, tener una aerolínea de bandera. Aerolíneas Argentinas nos conecta y brinda oportunidades. Para las provincias, representa oportunidades frente a necesidades reales y concretas.

En este sentido, entiendo que el Estado tiene un rol -del que no se puede correr- y estamos desviando la mirada de allí. Me refiero al rol de garantizar oportunidades y un servicio que une, conecta y permite el desarrollo humano -que es mandato constitucional- con progreso económico y justicia social. No podemos mirar para otro lado respecto de esto. Se trata de una ley para nosotros. Es derecho positivo y nuestra ley suprema.

Antes de finalizar, quiero mencionar que, hace pocos días, y en la medida que tengo contacto con ellos, trabajadores de Aerolíneas me acercaron un volante con una afirmación que sintetiza lo que muchos de los invitados presentes han manifestado. Es algo sencillo, pero que implica

mucho: "Aerolíneas Argentinas no le pertenece a ningún gobierno de turno; es de todos los argentinos". Muchas gracias, señora presidenta. Gracias, diputado Manrique. (Aplausos.)

Sra. Manrique.- Señora presidenta: no fue mi intención faltarle el respeto, respeto mucho a las mujeres como para faltarle el respeto a usted. Simplemente quise señalar que tengo derecho a ceder un poco de mi tiempo a una compañera.

Dicho esto, agradezco a los trabajadores que vinieron a exponer su verdad. Les reconozco la templanza para escuchar con paciencia argumentaciones que seguramente los ofendieron y enfadaron, pero mantuvieron la calma a la hora de pasar por este momento irrisorio.

Acá se están discutiendo cuestiones económicas e ideológicas. Es obvio que, en la discusión sobre la privatización de una empresa nacional, por un lado, está la ideología que defiende el patrimonio nacional y, por el otro, los intereses económicos que quieren apropiarse de él.

A los diputados y diputadas de La Libertad Avanza, no les puedo reprochar nada; piensan así, así entienden las cosas, es parte de su formación política. Pero a los famosos diputados "del medio" que prestan su firma para que un gobierno de minoría pueda efectuar semejante atropello a la sociedad argentina, les haría notar un proyecto de ley del diputado Pichetto. Se llama "Régimen Legal del Lobby". Es el proyecto de ley contenido en el expediente 2.548-D.-2024; búsqüenlo y léanlo, porque es lo que está pasando acá.

Claro que a algunos diputados no les gusta que otros se ofusquen o usen cierta terminología que consideran que no corresponde, pero hay que tener sangre para bancarse todo esto.

No hay una sola explicación, motivo lógico y real para poder justificar la privatización de Aerolíneas Argentina. Y es tan sospechoso este tratamiento que surge casualmente a dos días del conflicto que el mismo gobierno ocasionó cuando quiso prácticamente congelar las paritarias de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas.

El diputado Lombardi dijo de que no importaba si el gato era blanco o negro; lo importante es que se coma el ratón. Me gustaría saber qué gato está atrás de este ratón. Ningún gato va a comer un ratón desnutrido; ninguno.

¿Quién va a querer comprar una empresa que no funciona? ¿Quién va a querer comprar una empresa que no tiene mercado ni herramientas ni personal calificado? ¿Quién sería

el inconsciente empresario que quisiera comprar una empresa de esa naturaleza, y seguramente con un gran pasivo que debe cubrir? Esas son las cosas que no se pueden explicar.

A mí no me gusta que les falten el respeto a los disertantes que yo invito. Un disertante dijo que el tema de Aerolíneas era económico porque con los 8.000 millones podíamos hacer 671 escuelas; 4.000 millones para los jubilados; tiramos números, números y números: 17.000 por ciento de inflación, los 10.000 millones de dólares que le saldría al gobierno el aumento de los jubilados. En Parque Lezama, el presidente habló del 53 por ciento de pobreza, y muy suelto de cuerpo dijo que había evitado un 95 por ciento de pobreza.

No hay otra explicación: esto es meramente un pase de manos, es decir, del patrimonio nacional a manos privados. Efectivamente, todos tiraron la piedra y se fueron. Me hubiese gustado preguntarle al diputado López cuántas veces viajó en Flybondi que la defiende tanto. Si viajó en Flybondi, lo felicito. Pero quisiera saber si viaja más cómodo en Flybondi o en Aerolíneas Argentinas.

Esto va a ser una batalla, compañeros y compañeras; no tengan duda. Podremos ganar o perder. El bloque de Unión por la Patria promete que la va a pelear y, si le toca perder, la va a seguir peleando. Y lo mismo sucede con otros bloques, como los compañeros de la Izquierda, quienes van a hacer lo mismo.

Aerolíneas Argentinas es patrimonio nacional porque, a través de su conectividad, asegura el verdadero federalismo y garantiza el desarrollo de la economía de esta nación. Aerolíneas no puede ser medida por boleto vendido o combustible gastado. Aerolíneas Argentinas, como el transporte en el país, no es un gasto. Tampoco lo es la educación ni la salud. ¡Es una inversión! Se trata de inversión en herramientas que tienden a desarrollar a una nación lo más grande posible.

No sé lo que pasa en Uruguay; lo resolverán los uruguayos. Lo mismo para el caso de los brasileros. Este proyecto, Pichetto lo sacó de la ley de Estados Unidos. Muchachos, ya la estamos practicando.

Finalmente, les digo a los compañeros, compañeras, hombres y mujeres trabajadoras de todo el país, a todos los que estén viendo esto -porque ya no les puedo hablar ni a las autoridades dado que aquí no hay más nadie- que no entren a la página de la Cámara para ver qué diputado votó a favor y quién lo hizo en contra. Quizás no lo van a encontrar, es

difícil. Sí les digo que miren quiénes van a comer milanesas a la Casa de Gobierno, porque seguramente estarán tan bien condimentadas que confunden a legisladores que ayer dijeron "A" y que hoy dicen "B", convirtiéndose en cómplices de la entrega de un emblema nacional.

Le guste a quien le guste, Aerolíneas Argentinas es un emblema nacional y lo construyeron ustedes, a pesar de los distintos presidentes, gerentes y directores. Ustedes, durante años y años de capacitarse, de laburar, de sentido de pertenencia, de defender su trabajo y de atender bien a sus compatriotas, lograron que esta empresa hoy sea lo que es. No hay un solo motivo que justifique privatizarla. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay). Tiene la palabra la señora diputada Strada.

Sra. Strada.- Señora presidenta: quienes están viendo esta reunión quizás no saben que estamos prácticamente a sala vacía, pues los defensores de la privatización, es decir, los que presentaron los proyectos para vender la empresa, se encuentran ausentes.

Concretamente, recién entré a Twitter y vi que Rodrigo de Loredo hizo un posteo a favor de la venta de Aerolíneas. ¿Dónde estás, De Loredo? Tu bloque está aportando los votos para venderla. Estás tuiteando con un par de datos; te esperamos, todavía la comisión dura un rato más.

¿Dónde está el resto de los radicales? ¿Dónde está el PRO? Lombardi repitió los datos falsos, los mismos de la comisión informativa pasada -que ahora voy a refutar- y se fue. La diputada Giudici agredió a quienes estuvieron exponiendo hoy. Les pido disculpas, en nombre de una diputada con quien no comparto nada, pero a uno le da vergüenza ajena ver que haya diputados y diputadas que agreden a los que vienen a dar su opinión técnica, formada y con conocimiento de causa.

Además, quiero comentar que aquí hay pilotos, aeronavegantes, gente que conoce el sector, como la exdiputada Alicia Castro, o como Dina Feiller, quien ha sido muy precisa con su intervención. Ellos vinieron a contar, con números, cómo funciona Aerolíneas Argentinas. Los diputados que deberían nutrirse de esta información para tomar decisiones a la hora de votar no están presentes.

En el caso de La Libertad Avanza, Nadia Márquez acaba de insultar a diputados de nuestro bloque y ya se fue. ¡Qué rápido que se fue! Incluso más, la única intervención

que hubo del bloque oficialista, de La Libertad Avanza -no hubo ninguna más y esperamos otras con argumentos, pues voy a traer muchos datos para refutarlos-, fue sencillamente para cuestionar la interpretación del artículo 81, o sea, para decir que sí se puede tratar. Pero no dijo por qué ni para qué la quieren vender, si desean concesionarla, entregarla a los trabajadores, liquidarla o hacer una combinación de todas esas opciones.

Por cierto, no me quiero olvidar, pero en la sesión informativa -hoy está ausente- el secretario de Transporte, Franco Mogetta, cumplió un papel muy triste. Él vino muy seguro de sí mismo y se terminó yendo muy enojado porque tuvo que reconocer que hubo cero pesos de transferencias del Tesoro nacional a Aerolíneas Argentinas en 2023. No le quedó otra, estaba mintiendo pues tenía los datos del devengado 2022. Lo corregimos y dijo, "Sí, está bien; en 2023 no hubo."

El otro funcionario que falta hoy en la reunión, pero concurre la vez pasada, es el vicedirector de Gabinete, José Rolandi.

Les mostraré a los cuatro libertarios valientes que quedaron en la reunión...

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Strada.- El mapa que estoy mostrando ahora -que recién citó el diputado Germán Martínez, nuestro jefe de bloque- muestra la conectividad que Aerolíneas Argentinas genera en el país. Cuando le pregunté al Secretario de Transporte, Franco Mogetta, y también al vicedirector de Gabinete, José Rolandi, cómo resuelven este tema, ¿saben qué contestaron? Que cada vecino se autogestione el vuelo "haciendo una vaquita" y aportando dinero para ello, de la misma forma que, en su momento, Mondino propuso resolver el tema de las cloacas: "¡Júntense y bánquense la cloaca!" Ese es el plan para conectar a la Argentina.

Entonces, quiero comenzar por la siguiente cuestión. Aerolíneas Argentinas conecta veintidós destinos que, como no me canso ni me aburro, los leeré para ver si tienen alguna alternativa para resolver su eventual ausencia y la conectividad que pueden proporcionar las *low cost*. Ya vimos este tema y explicaremos lo que pasó cuando las *low cost* tuvieron el desempeño que tuvieron.

A continuación, leeré los destinos que están conectados únicamente por Aerolíneas Argentinas: Resistencia, Río Gallegos, Rosario, Santa Rosa, Catamarca -recién hablaba una diputada de Unión por la Patria de esa provincia-, Formosa, La Rioja, San Luis, Santa Fe, Paraná, San Juan, Viedma, Río Grande, Río Hondo, Río Cuarto, San Rafael, Bahía Blanca, Reconquista -a la que ya le quitaron el vuelo-, Mar de Plata, Esquel y Merlo.

Me desvive ver que no conocen cómo es el funcionamiento de la empresa pública y del territorio argentino, lo cual explica en parte por qué llegamos hasta este punto. Aerolíneas Argentinas financia con los vuelos rentables aquellos que no lo son tanto, permitiendo así conectar esos veintiún destinos de cabotaje. Y por eso no los conectarían las demás aerolíneas, si no los ven atractivos.

No existe un plan para resolver esta situación. Es un problema de federalismo: la Argentina se desintegraría en términos federales y también perdería plata. ¡Hagamos bien los números! Los destinos turísticos se construyen con los años, gracias a las rutas de cabotaje que los convierten en tales. La constitución del destino turístico no es previa al establecimiento de un vuelo. Por el contrario, se trata de construir la ruta, darle un sentido, generar negocios a través de ella, y que después se banque sola. Ese es el camino que Aerolíneas Argentinas busca construir.

¿Qué está haciendo la gestión actual? Interrumpió la ruta a Reconquista, que recorría Buenos Aires-Rosario-Reconquista con un nivel promedio de ocupación superior al 70 por ciento en toda la ruta. Gracias al vuelo Buenos Aires-Rosario se lograba tener un porcentaje de ocupación superior al 80 por ciento en promedio, lo cual permitía que la empresa mantuviera la ruta, pero decidieron mirar solamente la subruta Rosario-Reconquista y la cortaron. Hoy tenemos una desconexión en el norte de la provincia de Santa Fe.

A partir del 1° de octubre también eliminaron el corredor Atlántico, que conectaba tres veces por semana Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew y Comodoro Rivadavia con Río Gallegos. Somos un país de gran extensión, que necesita tener esa conexión, y lo primero que hacen es eliminarla.

Si uno piensa bien -para no pensar siempre mal-, podría reflexionar que la quieren hacer rentable para que haya finalmente eficiencia del Estado, para que -en todo caso- persigan su objetivo de que Aerolíneas Argentinas

funcione y no cerrarla, pero no es así; supuestamente, la van a cerrar igual.

Más recientemente anunciaron la suspensión de las rutas Córdoba-Trelew, Rosario-Calafate, Rosario-Neuquén y Salta-Neuquén, es decir, conexiones que no pasan por Buenos Aires. El verdadero federalismo es conectar a las ciudades sin necesidad de pasar por Buenos Aires, porque esa es una pelea histórica de las provincias. Me refiero a no tener que venir a Aeroparque; pero eliminan esa opción y todo se centraliza. ¡Más unitario, no se consigue!

Quiero citar nuevamente a Rolandi, el vicedirector de Gabinete, quien asistió a una reciente reunión informativa, donde supuestamente los funcionarios del gobierno vinieron a ofrecer soluciones. En el momento en que le pregunté por esta cuestión, señaló lo siguiente: "Si los vecinos deciden que invertir en un vuelo les va a traer más desarrollo, es excelente que así lo decidan." Sabemos que todo eso no ocurrirá y que es sarasa.

Quiero contar qué pasó con las *low cost*, porque aquí se plantea que aparentemente esas empresas vienen a resolver lo que finalmente Aerolíneas Argentinas va a dejar de abastecer.

Ahora resulta que les encantan las auditorías -la AGN, la SIGEN- y son *fans* de las auditorías. A las provincias no les transferimos la plata de las cajas previsionales, auditamos a las provincias; a las universidades nacionales no les transferimos la plata para los salarios, auditamos a las universidades nacionales; no les transferimos la comida a los comedores, auditamos a los comedores. Todo es para recortar.

Supongamos que nosotros pensáramos como ustedes: vamos por la auditoría a ver qué dicen, para luego tomar las decisiones. Acá, el diputado libertario me dice que sí.

Miren qué dijo la Auditoría General de la Nación cuando este año hizo un análisis de qué pasó, de qué carajo pasó cuando esto ya lo hicieron, es decir, cuando corrieron a Aerolíneas Argentinas de las principales rutas, implementaron la política de cielos abiertos y dieron un rol a las *low cost*.

El informe se titula "Ministerio de Transporte-Administración Nacional de Aviación Civil-Transporte Aéreo-Líneas denominadas *low cost*-Gestión".

El texto dice así: "Las rutas de las *low cost* no aportaron una conectividad mayor significativa en el período 2016-2019; solo dos de las nueve aerolíneas no tradicionales u operadoras bajo la modalidad de *low cost* continuaban

operando al cierre del período auditado...”, es decir, al 31 de diciembre de 2019. Continúa expresando: “... tampoco se tomaron medidas alternativas para cubrir la falta de operación de las rutas concesionadas...”

No funcionó la concesión. Lo dice la AGN, no lo digo yo.

La AGN también señala con preocupación que hubo irregularidades en el otorgamiento de rutas. Dice así: “En lo que respecta a la gestión del Ministerio de Transporte...”, -es decir, en el gobierno de Macri- “...y de la ANAC, se ha podido observar que los controles llevados a cabo en el proceso de otorgamiento de rutas presentaron las siguientes debilidades:

“1- Se otorgaron rutas a nuevos operadores cuyo capital integrado no guardaba relación con la significatividad de las operaciones propuestas;

“2- Fueron otorgadas rutas aéreas, a pesar de no haberse cumplimentado de manera satisfactoria algunos de los requisitos exigidos por la normativa y las instrucciones vigentes.”

Así es que después se terminaron yendo las empresas Sol, Avianca, LASA, ANDES y Flyest.

Quiero citar el caso de Flyest, porque la empresa privada -lo menciono porque intentarán probarlo nuevamente- conectaba, por ejemplo, Reconquista, en la provincia de Santa Fe, pero fracasó y se tuvo que ir. No le daba la nafta para hacerlo, quería rentabilidad y no la obtenía. Había arreglado con los empresarios privados de Reconquista que la financiaban y fracasó. Entonces, Aerolíneas Argentinas tuvo que aparecer para ofrecer esa conexión, y ahora la corren nuevamente. ¿Volverá Flyest? Claramente, eso no ocurrirá. Ninguna empresa conectará esa parte del Norte de la provincia de Santa Fe.

Además, hace dos semanas Rolandi dijo textualmente en el Congreso: “Las aerolíneas de bandera son cosas del pasado...”, y también dijo que casi no hay en el mundo aerolíneas de propiedad estatal. En este sentido, Alicia Castro recién hizo mención de algunas de las más importantes aerolíneas del mundo. Quiero citar algunas de ellas: Qatar Airways, CAI, Vietnam Airlines, Singapore, Emirates, y podemos citar varias que tienen un rol estratégico en el mundo y son estatales.

De todos modos, el tema no es tratar de defender al Estado porque sí; no defendemos al Estado bobo, sino lo que

funciona, e incluso queremos que Aerolíneas Argentinas funcione mejor.

Considero que es una pena que no esté Lombardi. Me gustaría que en algún momento perfeccionase su proyecto, porque contiene un error serio. Voy a citar lo que dice el proyecto de ley del PRO, y aclaro que no leí el dictamen que firmaron para la privatización, porque quizás repite el dato erróneo. Además, firmaron medio un cheque en blanco; no sé ni lo que firmaron.

Lombardi afirma que, según los informes de la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas de la ANAC, Aerolíneas Argentinas no es la aerolínea de preferencia para viajes de cabotaje, quedando por debajo de Flybondi, JetSmart y otras aerolíneas. ¡Esto es falso, señor Lombardi; es falso, bloque del PRO! ¡Les digo que es falso a quienes hayan firmado el proyecto y tengan esta frase incorporada!

Les voy a leer los datos de la ANAC porque no sabemos bien cómo ellos construyeron el proyecto. La ruta Aeroparque-Bariloche es concurrida y tiene competencia. En esa misma ruta está JetSmart y Flybondi. En un 60 por ciento, se prefiere a Aerolíneas Argentinas. No sabemos de dónde sacó los datos Lombardi. En la ruta Aeroparque-Córdoba, donde también participan JetSmart y Flybondi, la preferencia por Aerolíneas Argentinas es del 54 por ciento. En la ruta Aeroparque-Iguazú, donde las *low cost* también participan mucho, el 43 por ciento prefiere a Aerolíneas Argentinas. En la ruta Aeroparque-Salta, lo mismo: el 63 por ciento prefiere a Aerolíneas Argentinas.

Vienen con truchadas. Es muy mediocre el debate. Es muy triste y lamentable que vengan a mentir y que ni siquiera estén presentes para rectificar, ratificar o retractarse de las truchadas que dicen.

Voy a leer algunos datos más. Aerolíneas Argentinas tuvo récord de pasajeros, tal como decía nuestra compañera diputada Gaillard. En 2023 llevó a 14 millones de pasajeros, es decir, un 7 por ciento más que en 2019. Es el 60 por ciento del mercado doméstico. A agosto de 2024, es el 24 por ciento de los vuelos internacionales de transporte de pasajeros. Y tengo otro dato que quiero citar, porque Juan Manuel López, el diputado por la Coalición Cívica, que es uno de los impulsores de la privatización, se jacta diciendo que a la Argentina le va mal en el indicador de los pasajeros *per cápita*. Esto es falso. Juan Manuel López está ausente. Es una pena que todos los impulsores de este proyecto no estén presentes. Tengo datos del año 2023 que nos muestran que la

Argentina es el cuarto país en cuanto a los pasajeros *per cápita*. Primero está Chile con 1,27; segundo, Colombia con 0,95; tercero, Perú con 0,68; cuarto está la Argentina con 0,62. Luego viene Uruguay, Brasil -que está después que la Argentina-, Ecuador, Bolivia, Paraguay y Venezuela. Estamos hablando de la región. Y digo más: Chile y Colombia tienen a Latam y Avianca, dos empresas que son las sedes más grandes de la región en términos aerocomerciales. Así y todo, teniendo a esas empresas, la Argentina no está muy lejos de la ratio. Vengan con los números correctos.

También voy a corregir a Mogetta, quien vino hace unas semanas a quejarse por la cantidad de pilotos por avión. Recién hablé de pasajeros por avión. Vamos ahora a los pilotos por avión. Les recomiendo que vuelvan a ver el video de cuando vino el secretario de Transporte, porque creo que leyó mal el dato y no lo quiso corregir. Dijo que la Argentina tenía 17 pilotos por avión en Aerolíneas Argentinas. Esto es falso. Tenemos 13,3. Y quiero leer cuánto tienen las otras empresas de transporte aeronáutico. Air Canada tiene 17,6 pilotos por avión; Air France, 17,5; Singapore Airlines, 16,2; Emirates, 15,7; Turkish Airlines, 15,4; Lufthansa, 15; Air China, 14,7; Japan Airlines, 14,3; Copa Airlines, 13,4; Iberia, 13,3; y Aerolíneas Argentinas, 13,3.

¿Qué hacemos con esto? Porque tenemos un problema en la calidad de nuestra democracia. Es un problema serio, porque esta no es una discusión de datos nada más, sino de los fundamentos que explican el por qué avanzaríamos o no con la venta, o para ser más precisa, con la liquidación de los activos de una de las empresas más importantes de la Argentina. Se trata de una empresa que brinda conectividad y empleos -son 109.000 empleos directos e indirectos-, y está amenazada por un capricho ideológico del presidente Milei y porque necesitan aprobar alguna privatización en serio.

Voy a seguir. En relación con la performance, no pudieron entrar en la crítica al funcionamiento de Aerolíneas Argentinas, lo que finalmente habla mucho de lo bien que funciona. Hay un informe de Cirium que da cuenta de manera comparada de las performances de las aerolíneas del mundo. Una de las variables más importantes es la puntualidad. La Argentina está en el top 10 de los mejores, es decir, de las empresas que mejor se califican y evalúan. Invito a los diputados libertarios -ahora lo veo al señor Benegas Lynch, y lo menciono para ver si tiene argumentos, porque realmente me

gustaría escucharlo- a ver qué tienen para decir. Fíjense: primero está Copa Airlines.

- Varios señores diputados hablan a la vez.

Sra. Presidenta (Verasay).- Les pido a los diputados que se ordenen, por favor. Estamos terminando el debate. Quedan dos oradores nada más.

Sra. Strada.- No es tan grave, señora Verasay. A mí me preocupa muchísimo que hayan tratado de "ñoquis" a los trabajadores de Aerolíneas Argentinas y usted no haya dicho nada. Así que le pido por favor que ahora no exagere la reacción.

Sra. Presidenta (Verasay).- No. A todos les he pedido respeto.

Sra. Strada.- A mí me preocupó mucho más la agresión de "ñoquis" hacia los trabajadores de Aerolíneas Argentinas, que bien que están acá, mientras que el resto de los diputados, bien vagos, se fueron. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Mire, diputada, a todos les he pedido el mismo respeto.

Continúe con el uso de la palabra.

Sra. Strada.- Miren dónde está Aerolíneas Argentinas. Vamos a ver un *ranking*: Copa, Avianca, Azul, Latam, Caribbean, Sky Airline, Aeroméxico, Gol y Aerolíneas Argentinas. Está en el puesto 9 del top 10, según la consultora Cirium. Luego vienen muchas más aerolíneas, ya que hay muchas en el mundo. ¿Qué hacemos con este dato? ¿Dónde lo metemos? ¿En qué cajón lo guardamos o escondemos? Porque el problema es que ustedes están avanzando en la privatización de Aerolíneas Argentinas sin mirar un solo indicador.

Vamos a las multas. Ya lo dije varias veces. La ANAC elaboró siete actas en el último tiempo: tres a Flybondi, dos a Aerolíneas Argentinas y dos a JetSmart. Pero miremos la cantidad de vuelos, muchachos. Porque el acta es por vuelos. Flybondi tiene tres multas con 3.500 vuelos, lo que significa una multa cada 1.100 vuelos. Aerolíneas Argentinas recibió dos multas, pero tuvo 14.000 vuelos. Estoy hablando de los

últimos dos meses. O sea, tuvo una multa cada 7.000 vuelos. Es un indicador mejor el de Aerolíneas Argentinas, no peor. Y JetSmart, dos multas en 1.800 vuelos. Por ende, una multa cada 937 vuelos. ¿Qué hacemos con esto? Flybondi, por cierto, es tendencia, primer puesto a nivel mundial, por las cancelaciones. Fue tendencia en redes sociales.

Ahora vamos a hablar del déficit. Hubo diputados más temprano a quienes la verdad que entiendo, porque cuando faltaron argumentos empezaron a quejarse de que las empresas son deficitarias. Primero, quisiera saber por qué defienden la privatización de Intercargo, considerando que es superavitaria. Nadie lo dice, pero adentro del dictamen que están firmando se vende Intercargo, que, entre otras cosas, es superavitaria. Por lo cual, ya entra en crisis el argumento del déficit. Pero vamos a hablar del déficit. En pandemia, fue de 654 millones de dólares. Es decir que fue muy negativo el déficit de Aerolíneas Argentinas en pandemia. Esto es claro. Ese fue el año en el que se fueron unas sesenta empresas o cerraron sus puertas en el mundo. Se reduce el déficit en 2021 y 2022. En 2023, previo a la devaluación del presidente Milei, llegó a ser superavitaria, y se dio vuelta a 213 millones de dólares negativos por la devaluación, que obviamente, en una empresa con deuda en dólares, impacta seriamente sobre los indicadores del balance. Pero es algo que tranquilamente se puede seguir trabajando y resolver. Lo escuchaba hablar más temprano al diputado Massot sobre la eficientización del déficit. Sí, claro, ese es el camino que se puede recorrer. El problema es que si no lo quieren hacer es porque, evidentemente, hay un negocio detrás vinculado con la venta de los activos.

Por último, quiero citar el dato que tiene que ver con el impacto de Aerolíneas Argentinas en el producto bruto interno. Acá hay un lugar común. A mí ya me aburrí. Es el guion de una película que ya vi, de la que ya conozco el final. Peor: es como una secuela de Netflix -siempre las secuelas son peores- donde ya sé quiénes son los actores, cambia un poquito el guion, pero no sustancialmente. A lo que voy es que, como hacía Juan Manuel López, insisten con los 8.000 millones de dólares financiados por el Estado de déficit de Aerolíneas Argentinas. Yo quiero decirles, sobre todo a quienes estén escuchando y realmente tengan ganas de mirar los números, que están sumando, por lo menos, 12 años. Desde la estatización de 2008, acumulan los déficits de 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 -no sé hasta dónde llega-, 2021, 2022. Están

sumando 17 años de déficit acumulado en pesos ¡y convierten ese dato a dólares! En términos de matemática básica, es un enchastre. Pero claro, le meten en la cabeza a la gente: "8.000 millones de dólares". Ese número está mal.

Me tocó ser directora del Banco Nación, y el banco le otorgó un préstamo en pesos a Aerolíneas Argentinas para comprar los aviones que Marsans le había vendido. Tuvo que comprar los Boeing con un préstamo del Banco Nación. Así funciona Aerolíneas Argentinas, y esa es la deuda que tiene. En todo caso, tiene garantía del Tesoro Nacional por ese préstamo que tuvo con el Banco Nación, porque así se garantizan los préstamos de las empresas públicas.

El dato que importa es cuánto impacta Aerolíneas Argentinas. Ya he aclarado el tema del déficit, e invito a cualquier diputado libertario que quiera corregirme los números: bienvenido sea.

El déficit se ha ido reduciendo y, con una lógica de eficiencia y una buena administración, la empresa va camino a ser equilibrada. Creo en el equilibrio fiscal de las empresas públicas, creo en que se tiene que lograr y creo en que se puede lograr.

Ahora, miremos el impacto. Según un informe de la empresa, Aerolíneas Argentinas tiene en 2023 un impacto de 3.900 millones de dólares por turismo receptivo e interno; 2.500 millones de dólares por producto bruto aeroportuario; 1.290 millones de dólares por productividad; y 1.748 millones de dólares de beneficios económicos para los pasajeros.

Esto arroja que en 2023 la empresa impacta en el producto bruto interno. Los únicos números que importan son los macro -perdón por mi "tara" en términos macroeconómicos-: 9.450 millones de dólares es el impacto de Aerolíneas Argentinas sobre el PBI argentino 2023. A eso, restamos el turismo emisor, ya que si viajan a Roma, Miami o Nueva York, consumen y gastan allá. Por lo tanto, si le restamos eso, quedan 8.293 millones de dólares de impacto sobre el producto bruto interno. Esto lo vamos a perder si no se conectan los destinos que les comentaba más temprano, porque ese consumo interno no se produciría. Es lógica económica, CBC. Se aprende en el primer año de la facultad.

Aerolíneas genera 109.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos. Lo digo porque muchos solo miran los números de la empresa, pero esto es lo que genera.

Y en términos de aportes impositivos, considerando el año 2023, en el cual Aerolíneas no recibió transferencias del Tesoro, la empresa aportó 176.000 millones de pesos en

impuestos nacionales y subnacionales, y 40.000 millones de pesos en tasas. ¿Qué me contás?

No me voy a extender más. Apuesto a que tengamos un debate serio. Quiero cerrar con algo que han repetido mis compañeros y que me parece importante. Estamos atravesando un mamarracho en términos institucionales, porque la interpretación del artículo 81 de la Constitución Nacional indica que el tema fue retirado en el Senado. Como no volvió a Diputados, no hubo insistencia ni se retomó. Por lo tanto, no debería tratarse en este ejercicio parlamentario. Estamos violando el artículo 81 de la Constitución Nacional.

Aun así, siempre estamos dispuestos a escuchar argumentos. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el señor diputado Pedrini.

Sr. Pedrini.- Señora presidenta: hoy estamos tocando un tema fundamental para las comunicaciones en la República Argentina. Parecería que no aprendimos la lección: teníamos ELMA, la rifamos; teníamos los trenes, los perdimos; sacamos las vías. Ahora tenemos aeropuertos y una aerolínea de bandera, y mientras algunos pugnamos por defenderla, otros buscan destruirla. ¿Con qué alternativa?

¿Cuál fue la alternativa para suprimir ELMA? La transnacionalización del transporte marítimo, pérdida de divisas. ¿Cuál fue la alternativa a la desaparición de los trenes prácticamente en Argentina? Tenemos un transporte terrestre que hoy está sin mantenimiento. No tenemos absolutamente ningún tipo de mantenimiento en las rutas.

¿Qué nos queda como país, en términos de conectividad? Aerolíneas Argentinas, que es, ni más ni menos, lo que tenemos que discutir acá.

¿Qué nos dicen quienes están por las privatizaciones? ¿Cómo se haría esa eventual privatización? Ya lo dijeron todos: no hay respuesta. Tuvimos aquí un hecho bochornoso como fue la presencia del secretario de Transporte y del vicejefe de Gabinete, con datos falsos sobre toda la situación, con un mecanismo de *marketing* berreta, agrediendo a nuestros pilotos de Aerolíneas y diciendo que ganaban fortunas. Todo falso. Tuvieron que salir los pilotos, compañeros trabajadores, a exhibir recibos de sueldos para ver cuánto ganaban. Vergonzoso que hayamos llegado a esta situación en este Congreso.

Los adoradores de Alberdi, que tanto se llenan la boca hablando de él, hoy están dispuestos a darle una patada a la teoría alberdiana de la revisión de los proyectos de ley por ambas cámaras del Congreso. ¿Dónde están ahora, que van a violar el artículo 81 de la Constitución Nacional? Estamos discutiendo algo que ni siquiera debería tratarse.

Hay diputadas y diputados que cumplen con su deber de representación, aparentemente somos los menos, y otros que no lo hacen. Ya se trató esto en el Congreso de la Nación. Un legislador fueguino dijo: "Salvé a Aerolíneas Argentinas porque lo deseché del proyecto de ley".

Por si fuera poco, después de haber desechado a Aerolínea de las empresas a privatizar, mandaron la ley con las reformas a nuestra Cámara de Diputados. ¿Qué hicieron los que votaron a favor? Nosotros votamos siempre en contra. Remacharon la decisión del Senado, aprobando las reformas del Senado que habían sacado a Aerolíneas Argentinas.

No tergiversen las interpretaciones, porque generarán un problema económico terrible y una conflictividad judicial aún mayor que la que ya crearon con el decreto de actualización de los haberes jubilatorios, como dice la Corte Suprema, al no tener la variable del aumento salarial.

¿Qué nos dicen? ¿Qué ejemplo nos traen? Tenemos la presencia -para algunos enriquecedora- de un vaciador de aviones que reivindica la privatización que se hizo de Aerolíneas con empresas españolas.

¿Cuál fue el resultado? Un desastre. ¿Qué hicieron? Vendieron los inmuebles de Aerolíneas en Nueva York, París, Caracas, Río de Janeiro, Roma, y embolsaron la plata. Hicieron lo mismo con los simuladores de vuelo, es decir, se llevaron la gaita.

¿Qué hicieron además? Se aseguraron unas líneas aéreas y sacaron a Aerolíneas de las rutas europeas. ¿Cómo terminó esta historia? Con el Estado nacional pagando salarios y combustibles de estos delincuentes, de estos fugadores.

Todos estos adoradores del capital español parecen haberse olvidado de lo que pasó con YPF; con YPF fue exactamente lo mismo. Vinieron los sinvergüenzas de Repsol, agarraron YPF y nunca más hicieron una exploración. Lo único que hacían era sacar petróleo de los pozos que ya estaban en funcionamiento. Y después, ¿qué se tuvo que hacer? Se tuvo que nacionalizar otra vez YPF para desarrollar Vaca Muerta ya que sin YPF no se iba a poder hacer y hoy no tendríamos

superávit energético. ¿Quiénes lo iban a hacer? ¿El capital privado? ¿Qué hicieron? Absolutamente nada.

Ese fue el paradigma de los 90. Después vinieron los muchachos que iban a hacer la revolución de los aviones. El inútil consuetudinario de Dietrich, un bueno para nada. Ponían afiches en las calles de la Argentina que iban a hacer 2.000 kilómetros de autopistas. ¡Sarta de delincuentes! ¡No hicieron absolutamente nada! Hablaban de 2.000 kilómetros de autopista y de una revolución de los aviones.

¿En qué quedó la revolución de los aviones? Vinieron Avianca, LATAM, Norwegian, Andes, Flybondi. ¿En qué quedó toda esta historia? Rajaron; se quedaron dos nada más y el resto se fue. Quedaron 2.500 trabajadores en la calle. Todavía estamos esperando la revolución de los aviones. ¡Un desastre!

Ahora hablamos de la apertura de los cielos. Ya entramos nuevamente en la dimensión desconocida, en el salto al vacío. ¿Qué es esto? No lo sabemos, pero ahí están.

¿Saben lo que están haciendo los del PRO, La Libertad Avanza, los radicales y demás? Espero que alguno cobre comisión por lo menos porque el favor que le están haciendo a las adoradas *low cost* es increíble. Ellos son los cómplices. Hay entre cuatro y cinco vuelos diarios suspendidos por Flybondi, y después se rasgan las vestiduras por un día de paro. Todos los días dejan a mil personas varadas en el aeropuerto los irresponsables de Flybondi. Nadie les dice nada. ¡Mil personas por día quedan paradas en los aeropuertos!

¿Cuánto les cuesta a los operadores turísticos argentinos que mil personas no lleguen a su destino? ¿Ninguno se preocupa por los derechos de esas mil personas que Flybondi deja paradas a diario? ¿Nadie sacó la cuenta de lo que les cuesta a los hoteles, a los restaurantes o a los operadores turísticos cuando estos no llegan?

Lo que están haciendo es formar una mafia de la aviación y unos recaudadores que, maletín en mano, van a extorsionar a municipios y provincias para que lleguen los vuelos. Eso es lo que están haciendo ustedes: apañan y fomentan a estos personajes que extorsionan a las provincias.

¿Qué más quieren hacer con las provincias argentinas? Como dijo la diputada Gaillard, ya les sacaron todo y ahora también les quieren mandar unos maleteros que cobren comisión a ver si llega un servicio de avión.

Nosotros, lógicamente, no vamos a permitir esta situación. Más allá de los resultados de esta reunión, somos

optimistas en que alguna vez podamos tener una discusión racional, que alguna vez podamos tener una discusión argumentativa, pero no sobre la base de difamaciones y datos falsos. Los datos están de nuestro lado; no pueden rebatir lo que dijo nuestra compañera. Los datos duros están de nuestro lado.

Escuchen lo que opina el interior del país; no escucharon a la directora de turismo de Río Gallegos o al intendente de El Calafate. Escuchen a quienes lamentablemente nos dejaron, como Tito Stefani, que siempre defendía a Aerolíneas Argentinas.

Por una cuestión de federalismo, de defensa del trabajo argentino y porque no nos vendemos, Aerolíneas no debe ser privatizada. Gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Verasay).- Tiene la palabra el diputado Casas.

Sr. Casas.- Muchas gracias, señora presidenta.

Soy de La Rioja, soy de Facundo, del Chacho, de Varela, de Victoria Romero y del pueblo.

Como representante de La Rioja quiero pedirles a todos aquellos que están por vender Aerolíneas Argentinas que reflexionen, que miren el desastre que están a punto de provocar en todo el pueblo argentino y en el interior del país. No sigan el camino de la disolución de la patria. Las provincias han sido anteriores a la Nación; tenemos Nación gracias a una facultad delegada por las provincias para que así se constituyeran. Los pueblos que no conocen su historia están condenados a repetirla, por una integración de un federalismo real. Ya ocurrió con los ferrocarriles; no cometan el error de dejar que Aerolíneas Argentinas, el orgullo de la patria, sufra el mismo destino. Esta empresa ha estado presente en los momentos más duros; a todos se nos hincha el pecho para reivindicarla. Entonces, cada uno de los miembros de esta comisión y cada uno de los diputados que componen el Congreso deben dar marcha atrás con esta medida, ya que será el lamento de todo el pueblo argentino.

Fíjense que Aerolíneas hoy representa no solo la integración con las provincias, y como han mencionado algunos compañeros y compañeras, van a comenzar a caer estas empresas fantasmas -o no tan fantasmas- que quieren apropiarse de todo el capital que hoy tiene Aerolíneas Argentinas, nuestra línea de bandera, para extorsionar y poder entrar, y que sus

habitantes tengan el derecho de viajar de una provincia a otra.

Ángel Vicente Peñaloza, después de haber sido traicionado y habiendo recibido promesas en numerosas oportunidades del centralismo, escribió una proclama que dice: "Compatriotas, no nos dejemos arrebatarse los derechos y privilegios que perjuros y traidores nos han usurpado". Aerolíneas Argentinas es un derecho.

No quiero levantar el dedo acusador, sino hacer un llamado a la reflexión a todos, porque argentinos somos todos -uno de La Rioja, otro de Catamarca, otro de Jujuy o de Ushuaia-; todos tenemos el derecho a levantarlo. De lo contrario, Ángel Vicente Peñalosa tendrá razón de nuevo al afirmar que traidores y perjuros nos han usurpado esta aerolínea que es el orgullo de la patria.

¡No a la venta de Aerolíneas Argentinas! Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Verasay).- Muchas gracias, diputados.

Siendo el último orador, doy por finalizado el plenario. Muchas gracias.

- Es la hora 16 y 29.