

SESIONES ORDINARIAS

2024

ORDEN DEL DÍA N° 549

Impreso el día 1° de noviembre de 2024

Término del artículo 113: 13 de noviembre de 2024

COMISIONES DE TRANSPORTES
Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

SUMARIO: **Empresa Aerolíneas Argentinas S.A.**
Declaración sujeta a privatización.

- I. **Dictamen de mayoría.**
- II. **Dictamen de minoría.**
- III. **Dictamen de minoría.**
- IV. **Dictamen de minoría.**

1. (16-P.E.-2024.)
2. **Lombardi, Yeza, Capozzi, De Sensi, Sotolano, Bachev, Ajmechet, Razzini, Arabia, Bongiovanni, Rodríguez Machado, Fernández Molero, Arдохain, Giudici y Figueroa Casas.** (5.030-D.-2024.)
3. **López, Ferraro, Oliveto Lago, Borrego, Campagnoli y Frade.** (5.401-D.-2024.)

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 58/24 y proyecto del ley del Poder Ejecutivo, de fecha 2 de octubre de 2024, y los proyectos de ley del señor diputado Lombardi y otros/as señores/as diputados/as, y el del señor diputado López y otro/a señor/a diputado/a; todos ellos sobre declarar sujeta a privatización a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Declárase sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la

ley 23.696, de Reforma del Estado, la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.

Art. 2° – Autorícese al Poder Ejecutivo a establecer el marco legal y llevar adelante el procedimiento para instrumentar el proceso de privatización referido en el artículo 1°, el que se regirá en todo lo que fuera compatible o no se opusiere, por lo establecido en el capítulo II, del título II, de la ley 27.742.

Art. 3° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 29 de octubre de 2024.

Pamela F. Verasay. – José L. Espert. – Anibal Tortoriello. – Germana Figueroa Casas.* – Gerardo Huesen. – Bertie Benegas Lynch. – Lisandro Nieri.* – Lisandro Almirón. – Martín Arдохain. – Martín Arjol.* – Karina E. Bachev. – Alejandro Bongiovanni. – Facundo Correa Llano. – Eduardo Falcone. – Alida Ferreyra. – Silvana Giudici. – Florencia Klipauka Lewtak. – Luciano A. Laspina. – Lilia Lemoine. – Julio Moreno Ovalle. – Paula Oliveto Lago. – Nancy V. Picón Martínez. – Manuel Quintar. – Marilú Quiroz. – Laura Rodríguez Machado. – Roberto A. Sánchez. – Diego Santilli. – Martín A. Tetaz. – Patricia Vásquez. – Oscar Zago. – Carlos R. Zapata.*

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 58/24, y proyecto del ley del Poder Ejecutivo, de fecha 2 de octubre de 2024, y los proyectos de ley del señor diputado Lombardi y otros/as señores/as diputados/as, y el del señor diputado López y otro/a señor/a diputado/a;

* Integra dos (2) comisiones.

todos ellos sobre declarar sujeta a privatización a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.. Luego de su estudio, resuelven dictaminarlo favorablemente, unificado en un solo dictamen.

Pamela F. Verasay.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 58/24 y proyecto del ley del Poder Ejecutivo, de fecha 2 de octubre de 2024, y los proyectos de ley del señor diputado Lombardi y otros/as señores/as diputados/as y el del señor diputado López y otro/as señor/as diputado/as; todos vinculados a declarar sujeta a privatización a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña, y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

Sala de las comisiones, 29 de octubre de 2024.

Diego A. Giuliano. – Carlos D. Castagneto. – Ramiro Fernández Patri.* – Silvana M. Ginocchio. – Itai Hagman.* – Carlos Heller. – Ricardo Herrera. – Ana M. Ianni.* – Rogelio Iparraguirre. – Mario Manrique. – Micaela Moran.* – Blanca I. Osuna.* – Sergio O. Palazzo. – María G. Parola. – Juan M. Pedrini.* – Ariel Rauschenberger.* – Jorge A. Romero.* – Sabrina Selva. – Julia Strada. – Rodolfo Tailhade. – Victoria Tolosa Paz. – Eduardo Tonioli.* – Hugo Yasky.*

INFORME

Honorable Cámara:

Por medio del presente dictamen, los abajo firmantes expresamos nuestro rechazo a los proyectos de ley que buscan habilitar la privatización de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.

Es que, tal como se verá a continuación, por un lado, el tratamiento de dichos proyectos durante el corriente año legislativo viola el artículo 81 de la Constitución Nacional, y por otro, y sin perjuicio de lo anterior, no se hallan reunidas las condiciones mínimas de viabilidad institucional de una medida como la que el Poder Ejecutivo nacional pretende llevar adelante.

1. El artículo 81 de la Constitución Nacional

Al respecto, en primer lugar debe señalarse que la declaración pretendida resulta constitucionalmente

improcedente durante el presente año legislativo, a tenor de lo establecido por el artículo 81 de la Carta Magna, cuya primera parte establece que “ningún proyecto de ley desechado totalmente por una de las Cámaras podrá repetirse en las sesiones de aquel año”.

Es que la eventual privatización de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. ya fue tratada, y rechazada por el Congreso Nacional, en el marco del tratamiento del proyecto de Ley Bases, a la postre ley 27.742.

En efecto, en el caso que nos ocupa, no solo se ha producido el rechazo de una de las Cámaras en los términos citados, sino que además dicho rechazo ha sido convalidado por la otra, ya que la Cámara de Diputados aceptó sin insistir lo resuelto por la de Senadores, de modo tal que el requisito constitucional en cuestión se encuentra consolidado en el caso que nos ocupa.

La Cámara de Diputados no puede insistir ahora con un proyecto cuyo rechazo por parte del Senado de la Nación aceptó en este mismo año legislativo.

El proceso de formación y sanción de las leyes es un acto complejo en el que intervienen combinadamente, las dos Cámaras del Congreso y el Poder Ejecutivo. Nuestro sistema bicameral se denomina “perfecto” puesto que ambas Cámaras son paritarias, es decir, tienen idénticas atribuciones, aunque la iniciativa –en algunas materias– corresponde a una o a otra y, además, frente a un proceso controvertido, prevalece lo sancionado por la Cámara de origen sobre lo corregido o adicionado por la Cámara revisora con la misma mayoría. Todo, con una salvedad: lo rechazado por una de las Cámaras no puede repetirse en las sesiones de ese año, según lo indica el primer párrafo del artículo 81 de la Constitución Nacional; y menos aún, cuando la Cámara de origen “acepta” lo rechazado por la revisora.

Así, el artículo 81 de nuestra Constitución, impone un bloqueo temporal de tratamiento que despeja la agenda parlamentaria y evita la reiteración de proyectos resistidos por una u otra Cámara.

Dicho de otro modo: durante el tratamiento de la ley 27.742, la Cámara revisora eliminó a Aerolíneas Argentinas S.A. del listado de empresas declaradas sujetas a privatización, vedando la posibilidad de que un proyecto con idéntico objeto sea tratado durante el mismo período parlamentario.

Y de ninguna manera corresponde acudir al argumento de que la ley se aprobó con modificaciones y que por eso es viable “la insistencia” en el mismo año legislativo.

La ley ómnibus es una “especie” de norma que regula diversas materias que podrían ser tratadas en leyes separadas y que no constituyen una unidad lógica, con identidad de objeto como requiere, si no la letra, la inteligencia del artículo 81 de la Constitución Nacional.

* Integra dos (2) comisiones.

Hay técnicamente un proyecto cuando existe unidad temática, autonomía normativa, unidad de fines y unidad de medios o de herramientas para obtener esos fines. Un proyecto puede estar contenido en una norma especial o individual o en una norma tipo ómnibus, es decir, un grupo de proyectos que, pudiendo ser separados en leyes específicas, se acumulan en uno solo, una suerte de ley muy particular y atípica dentro del ordenamiento jurídico.

Las leyes ómnibus no son un proyecto, sino “un conjunto de proyectos” dentro de un mismo texto. Y como especie normativa son tan excepcionales, que desde 1853 solo se verifican 4, a saber:

– En 1989 el presidente Menem envió la Ley de Reforma del Estado con 70 artículos.

– En 2016, el presidente Macri remitió la Ley de Reparación Histórica de Jubilaciones y Pensiones con 97 artículos, a la que también se consideró ley ómnibus.

– En 2019, el presidente Fernández envió la Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva con 88 artículos.

– En 2023 el presidente Milei envió su Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos, con el significativo número inicial de 946 artículos (incluidos los anexos). Luego, ese proyecto fue escindido y disminuido en menos artículos.

Y en este sentido, no es ocioso recordar que, como todo en derecho, las normas se redactan para ser interpretadas de buena fe, y en ese entendimiento, resulta claro que el artículo 81 de la CN no prevé el caso de leyes de tipo ómnibus, que desbordan la unicidad normativa y contienen múltiples proyectos que modifican o derogan leyes autónomas del ordenamiento jurídico.

En el caso de la ley 27.742, se da la particularidad de que cada uno de sus títulos responde a la modificación o derogación de una ley específica:

– Título I. Corresponde a la ley 27.653 (moratoria).

– Título II. Corresponde al libro II de la ley 27.260 (blanqueo).

– Título III. Corresponde a la Ley de Bienes Personales, 23.966.

– Título IV. Corresponde al ITI. Ley 23.905.

– Título V. Corresponde al Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y modificado por la reciente ley 27.725.

– Título VI. Corresponde al Régimen Simplificado de Pequeños Contribuyentes. Ley 24.977.

Resulta evidente que la pretensión de declarar sujeta a privatización a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., en el contexto del proyecto de Ley Bases, constituyó un proyecto en sí mismo, autónomo, no solo de los demás capítulos, sino incluso de las restantes empresas que fueron finalmente declaradas como sujetas a expropiación. En efecto, el proyecto de pri-

vatzación de Aerolíneas Argentinas fue rechazado y eliminado por la Cámara revisora (Senadores) y dicho rechazo además aceptado por la Cámara de origen (Diputados), de modo tal que según el artículo 81 de la Constitución Nacional, no pueden ser tratados durante el presente año. No hay pues ni adiciones ni correcciones. Hay exclusión de esos proyectos dejando explícita la desavenencia temporalmente irreconciliable, entre una Cámara y la otra.

Y en el caso que nos ocupa, mal podría sostenerse una interpretación que prescinda de la voluntad de una de las Cámaras durante el proceso de formación y sanción de las leyes. En la exégesis constitucional, es claramente improcedente la sanción de una ley en un sistema bicameral, contra la decisión expresamente opuesta de una de las Cámaras.

En síntesis, resulta inconstitucional el tratamiento dentro del corriente año del proyecto en cuestión que ya fue rechazado por el Congreso de la Nación durante el tratamiento de la actual ley 27.742.

2. El decreto 873/24

Por lo demás, y sin perjuicio de lo anterior, que por supuesto torna inconstitucional cualquier pretensión de continuar con el trámite de los expedientes bajo análisis, también debemos señalar que el decreto cuya aprobación pretende el Poder Ejecutivo nacional se funda en argumentos claramente falsos, e incluso maliciosos, que lo invalidan como el antecedente requerido por el artículo 9º de la ley 23.696 para la procedencia de la privatización propuesta.

a) Sobre la política aerocomercial

En el considerando 4º se señala que “...la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial, pilar fundamental no solo de su integración federal, sino fundamentalmente del desarrollo económico y turístico”.

Sin embargo, eso resulta directamente falso, ya que es de público y notorio que actualmente operan otras empresas y que, de entre ellas, las denominadas low cost como Fly Bondi y Jet Smart tuvieron un crecimiento exponencial en el mercado aerocomercial.

Luego, en el considerando 5º se lee que “...es imperativo un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas”.

Sin embargo, tamaña afirmación no se acredita con ninguna evidencia comprobable. No se presenta ningún estudio o análisis que permita sostener que el problema de la conectividad en el país se vincule pura y exclusivamente con cuestiones regulatorias y/o con su entorno competitivo.

Por el contrario, el actual esquema garantiza la conectividad nacional, incluso ante rutas no rentables, donde Aerolíneas Argentinas representa una herramienta estratégica para el desarrollo nacional al ser-

vicio de los intereses de la República Argentina y de su conectividad.

Y si bien es cierto “que en un país con una gran extensión geográfica, como es la de la República Argentina, la actividad aerocomercial tiene una relevancia estratégica para el transporte, el tránsito de pasajeros, el comercio regional e internacional y el desarrollo de las economías regionales” (considerando 7º), también lo es, no solo que la empresa estatal Aerolíneas Argentinas cumple un rol fundamental para dichas condiciones, sino también que ya se ha demostrado que los operadores privados no se encuentran en condiciones de garantizarlas.

b) Sobre la política de “cielos abiertos”

En los considerandos 10, 11 y 12, se lee:

“Que, en ese marco, a través del decreto 599/24 se aprobó el Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales, regulatorio del acceso, a través de la obtención de autorizaciones aerocomerciales, para operar en el mercado argentino, por parte de personas humanas o jurídicas con domicilio legal en el país”.

“Que, asimismo, se reglamentó el otorgamiento de autorizaciones aerocomerciales para operar en el mercado argentino a personas jurídicas extranjeras, en cumplimiento de las Convenciones o Acuerdos Internacionales de los que la República Argentina sea parte, bajo condiciones de reciprocidad”.

“Que en el citado decreto se estableció la política de cielos abiertos basada en los principios de libre acceso a los mercados, lealtad comercial, desregulación tarifaria, estricto resguardo de la seguridad operacional y la seguridad en la aviación, vigilancia operacional continua de los servicios autorizados, el principio de unicidad del Estado, la libertad contractual, celeridad, comunicación directa, dinamismo, integralidad y eficacia, entre otros”.

Sin embargo, lo cierto es que el argumento esgrimido es falso. No se opera así en ningún país del mundo. Al respecto, el expresidente de Aerolíneas Argentinas Pablo Ceriani ha expresado: “...Argentina pierde soberanía. Se entregarán rutas a compañías extranjeras sin que exista siquiera reciprocidad en la cantidad de vuelos entre ambos países. Con un mero trámite, sin condicionalidades, sin audiencias públicas, entregan nuestros cielos. Argentina pierde la capacidad de planificación estratégica sobre su sistema aerocomercial. La rentabilidad de estas compañías extranjeras primará sobre la conectividad del país: los vuelos a las zonas más postergadas de nuestro país van a dejar de existir”.

c) Sobre la estatización del año 2008

Más adelante, en el considerando 18 expresa el Poder Ejecutivo nacional “que mediante la sanción de la ley 26.412, el Estado nacional procedió al rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., y de sus empresas controladas”.

Sin embargo, curiosamente se omite explicar por qué se llegó a la situación de rescate de Aerolíneas Argentinas por parte del Estado nacional en el año 2008. Hay que recordar que aquel proceso de privatización a favor de las firmas privadas Iberia y Marsans, luego del vaciamiento al que fue sometida la empresa nacional, terminó con el Estado argentino pagando sueldos y combustibles.

Así, puede leerse de los fundamentos del expediente 3.011-D.-2023 HCDN:

“Se deshicieron de las aeronaves, los tres simuladores de vuelo para capacitación –los únicos de América Latina en ese momento– vendieron las oficinas comerciales de Roma, París, Nueva York, Miami, Madrid, Bogotá, Lima y Caracas, así como también desarmaron los talleres y abandonaron rutas valiosas como Holanda (Países Bajos), Francia, Alemania, Inglaterra y Suiza, y combinaciones a París, Londres y Frankfurt. Con esto, la pérdida por parte de Aerolíneas, no fue solo de bienes tangibles sino también de aquellos de valor estratégico como las rutas aéreas, el sistema de reservas y la red de procesamiento de datos en favor de la empresa española Iberia.

“Para el año 2000 entró en convocatoria de acreedores y en el 2001 el gobierno español entregó la empresa al Grupo Marsans por 1 euro. Este grupo, propietario también de la empresa Air Comet que operaba vuelos turísticos chárter, a cargo de Gerardo Díaz Ferrán y Antonio Mata, se ocupó del vaciamiento de Aerolíneas y Austral y del crecimiento y equipamiento de otras unidades de negocio del Grupo en detrimento de nuestra línea de bandera. Esta operatoria de desvío de fondos, concluyó con la aerolínea quebrada, sin poder pagar sueldos, ni nafta, ni tasas aeroportuarias.

En 2008, Aerolíneas presentaba un patrimonio neto negativo de 1.118 millones de dólares. Tenía una flota insuficiente, antigua y desmantelada, con algunos de sus aviones embargados. De los 84 aviones que tenía en su patrimonio, 40 estaban imposibilitados de ser usados (chatarra) y de los otros 44, solo se encontraban operativos 26. Tenía la flota más antigua de la región y en julio de 2008, Marsans dejó de pagar los salarios de los trabajadores y trabajadoras”.

Luego, se señala también “que la referida medida fue adoptada con el fin de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, así como el proceso de crecimiento del turismo nacional e internacional” (considerando 19) y “que conforme fue expresado en el mensaje de la citada ley, la estatización de la compañía tenía como objetivo contribuir, mediante el turismo, al crecimiento del producto bruto interno, al ingreso de divisas y a la integración internacional” (considerando 20).

Y en efecto, lo apuntado en los considerados citados respecto del salvataje de la empresa efectivamente se verifica con el aporte de Aerolíneas al PBI.

Volando en sus niveles normales, la empresa genera un impacto económico anual sobre el PBI de \$ 3.400

millones de dólares entre efectos directos, indirectos e inducidos.

Considerando exclusivamente el impacto en el turismo en el periodo (2013-2021), Aerolíneas Argentinas provocó consumos por \$ 20.200 millones de dólares de sus pasajeros en turismo receptivo e interno en el país.

Un informe externo de IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) indica que “el impacto positivo fue de 6 mil millones de dólares en 2022 y que generó más de 107 mil puestos de trabajo”.

d) Sobre el déficit operativo

A continuación, e ignorando completamente el efecto positivo de las operaciones de la empresa sobre la economía en general, igualmente reza el considerando 23: “Que a lo largo de este período (2008/2023) la empresa presentó marcadas pérdidas, las cuales fueron mitigadas a través del aporte del Tesoro nacional con el fin de garantizar la continuidad operativa”.

Al respecto, en primer término debe decirse que se desconoce cuál ha sido el criterio empleado para tamaña afirmación, ya que debe tenerse en cuenta, por un lado, la situación en que la empresa se encontraba al momento de su rescate después de la desastrosa gestión privada que se busca repetir, y por otro, que parece de verdadera mala fe computar un período de más de 15 años como si nada hubiera ocurrido, no solo en la economía nacional, sino también internacional.

Amén de la pandemia del año 2020, también debemos recordar las crisis de 2008 y 2011, entre otras.

Y, sin embargo, se omite mencionar la marcada reducción del déficit operativo que fue registrando, al punto que en el año 2023 el Estado nacional no giró aportes del Tesoro nacional a la empresa.

En cuanto a los números de aportes hubo una reducción del 80 % del déficit de Aerolíneas comparado contra el año 2019 durante la gestión 2019/2023 teniendo en cuenta el periodo de pandemia; y del 60% comparado con 2022, “el mejor año desde su estatización fue el 2023 marcando un camino claro de reducción de déficit operativo”.

Finalmente, se señala “que a diferencia de los resultados operativos de las principales compañías aerocomerciales de bandera, en virtud del déficit crónico de Aerolíneas Argentinas S.A., el Estado nacional debió realizar, desde la estatización de la empresa hasta el día de hoy, aportes del Tesoro que ascienden aproximadamente a dólares estadounidenses ocho mil millones (u\$s 8.000.000.000)” y “que a pesar de los esfuerzos realizados por el Estado nacional y la disminución de aportes del Tesoro, los estados contables de la empresa mantienen un grave déficit que imposibilitan su funcionamiento en condiciones de libre mercado” (considerandos 30 y 31).

Pues bien, con relación a estas cuestiones hay que empezar recordando que Aerolíneas Argentinas es la

empresa aérea más grande de la Argentina y la única que vuela a todas las provincias del país, conectando Buenos Aires con 38 destinos de cabotaje y 21 destinos internacionales; que cuenta con 43 rutas entre ciudades sin pasar por la capital; que opera 21 rutas troncales a las que no llega ninguna otra aerolínea; y que de los 43 tramos entre provincias, hay 38 tramos que no son ofrecidos por ninguna línea aérea privada.

En efecto, los aportes estatales, en primer término deben analizarse considerando, no solo el estado en que se recibió la empresa luego de las gestiones privadas, sino fundamentalmente en función de la importancia que tiene para la conectividad de un país, que además de ser el octavo más extenso del mundo, se halla alejado de los grandes centros económicos mundiales.

Pero no solo lo anterior, también corresponde señalar la mala fe insita en mencionar una suma de dinero sin considerar también, ni la evolución de dichos aportes, ni las circunstancias en que estos se produjeron.

Es que no es cierto que el Estado nacional venga sistemáticamente aportando \$ 533 millones de dólares por año desde el año 2008; y más allá de que si así fuera, el resultado para el país igual seguiría siendo beneficioso frente al impacto económico anual sobre el PBI (u\$s 3.400 MM anuales) y sobre el turismo (u\$s 20,200 MM entre 2013 y 2021), lo cierto es que dichos aportes vienen siguiendo una curva decreciente al punto que, como se ha dicho más arriba, en el año 2023 el Estado nacional no giró aportes del Tesoro nacional a la empresa.

En relación a esto último, hay que destacar que desde su rescate Aerolíneas Argentinas paso de transportar 5.700.000 pasajeros en 2008 a 11.685.000 en 2022 y superar en 2023 los 13.800.000 pasajeros, cifra récord para la compañía.

Y por lo demás, tampoco pueden ignorarse los efectos de la pandemia en el cómputo de los aportes, donde buena parte de las aerolíneas nacionales recibieron fondos estatales para el sostenimiento de sus operaciones. Solo por citar algunos ejemplos, tenemos American Airlines con u\$s 13.000 MM, Delta u\$s 12.000 MM y United u\$s 11.400 MM en América del Norte; o en Europa Air France/KLM con u\$s 10.400 MM o Lufthansa con u\$s 6.000 MM.

e) Sobre el equilibrio fiscal y el déficit operativo

Con respecto al equilibrio fiscal y la capacidad del Estado nacional de sostener las operaciones de Aerolíneas Argentinas, se sostiene en el considerando 39 que “el Tesoro nacional no se encuentra en condiciones de mantener una empresa altamente deficitaria a través del aporte de cientos de millones de pesos que provienen del esfuerzo de los habitantes de la República Argentina”.

Mas lo cierto es que, incluso ignorando que Aerolíneas Argentinas no recibió aportes del Tesoro nacional en el año 2023, tal definición es burdamente falsa por-

que, se ha visto que la empresa no es deficitaria, sino que además aun siéndolo, igualmente genera beneficios, tanto en términos de actividad económica, como en recursos fiscales, porque además de los impuestos que pagan la propia compañía, también deben sumarse los que generan tanto los usuarios, en especial los internacionales, como quienes resultan beneficiarios indirectos, por ejemplo: hoteles, restaurantes, comercios en general, etcétera.

Dicho de otro modo, lejos de contribuir al déficit fiscal, Aerolíneas Argentinas resulta una herramienta fundamental para el superávit, tanto fiscal, como de balanza de pagos.

f) Sobre el procedimiento de privatización

Finalmente, y más allá de resultar legalmente cuestionable la privatización que se busca llevar adelante con fundamentos falsos, cuestionables y en muchos casos malintencionados, también debe señalarse la orfandad procedimental de que adolece el proyecto del Poder Ejecutivo.

Véase, en este sentido, que nada se dice ni sobre el mecanismo de privatización ni sobre de qué modo habrán de lograrse los objetivos expuestos en el considerando 46, a saber, “una mejor prestación del servicio, el cuidado de las arcas públicas y, principalmente, que los argentinos dejen de financiar el déficit de una compañía deficiente”.

Los considerandos 47 y 48, en tanto los únicos en los que pueden buscarse alguna precisión, adolecen de una orfandad alarmante.

Y lo propio puede señalarse de las disposiciones del decreto. En ninguno de sus dos artículos se explica cuál es el modelo que el Estado pretende aplicar para la privatización. Se busca es una autorización a ciegas, que en modo alguno el Congreso Nacional puede otorgar.

g) Conclusión

A modo de conclusión, puede decirse que el proyecto de decreto cuya ratificación pretende el Poder Ejecutivo trasunta en realidad el aprovechamiento de un conflicto sindical provocado por el propio gobierno para intentar, una vez más, destruir Aerolíneas Argentinas.

Solo para recordar en los últimos años:

– Fueron Aerolíneas Argentinas y sus pilotos y tripulantes los que repatriaron miles de argentinos durante la pandemia.

– Fueron Aerolíneas Argentinas y sus pilotos y tripulantes los que volaron sin descanso a China y Rusia a buscar vacunas, respiradores y otros insumos médicos.

– Fueron Aerolíneas Argentinas y sus pilotos y tripulantes los que evacuaron a los argentinos de Israel cuando el agravamiento del conflicto en Medio Oriente.

Es difícil imaginar que una empresa regida únicamente por el mercado “y la libertad”, y menos aún a una low cost, en circunstancias similares hubiera respondido del mismo modo.

Es que, insistimos, no se brinda ningún fundamento válido sobre la necesidad de la privatización. El decreto 873/24 trasunta un simple racconto de lugares comunes y expresiones más bien proselitistas, pero de ninguna manera constituye el insumo básico que requiere el Congreso Nacional para avanzar con una medida del alcance institucional propuesto.

En definitiva, y yendo a lo concreto y a la responsabilidad que les cabe a los funcionarios públicos y a quienes acompañen los proyectos que aquí estamos discutiendo, el gobierno omite responder:

1. ¿Cómo espera garantizar la conectividad del octavo país más extenso del mundo?

2. ¿Cómo esperan evitar que no vuelva a pasar lo mismo que ocurrió con Iberia y Marsans? El déficit que registraba la empresa en el año 2008 bien lejos estuvo de haberse generado espontáneamente. Por el contrario, fue el resultado directo e inmediato de la destrucción y el vaciamiento derivados de una receta exactamente igual a la que ahora se busca reproducir.

3. ¿Cuáles serían las consecuencias si las operaciones de Aerolíneas Argentinas S.A. se basaran únicamente en criterios de rentabilidad empresarial?

4. ¿Cuáles estudios avalan el argumento de que la conectividad del país depende únicamente de la libertad regulatoria?

5. ¿Cómo esperan compensar el beneficio social derivado de las actividades de Aerolíneas Argentinas?

6. ¿Cuáles son los fundamentos que llevan a considerar viable el modelo low cost como alternativa superadora al esquema actual donde la actividad Aerolíneas Argentinas es únicamente complementada por las líneas low cost, en términos similares a lo que ocurre en Brasil, México y Colombia, por citar algunos ejemplos? ¿Qué pasó con Avianca que dejó de operar en 2018 y con Norwegian que desapareció en algún momento de 2019?

En definitiva, frente a la carencia total de fundamentos de los proyectos en análisis, proponemos su rechazo.

Diego A. Giuliano.

III

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 58/24 y proyec-

to del ley del Poder Ejecutivo, de fecha 2 de octubre de 2024, y los proyectos de ley del señor diputado Lombardi y otros/as señores/as diputados/as y el del señor diputado López y otros/as señores/as diputados/as; todos ellos sobre declarar sujeta a privatización a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

DECLARACIÓN DE SUJETA A PRIVATIZACIÓN
AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

Artículo 1º – Declárase “sujeta a privatización”, en los términos y con los efectos de los capítulos II y III de la ley 23.696, a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. la que podrá, únicamente:

- i. Incorporar la participación del capital privado debiendo el Estado nacional mantener el control o la participación mayoritaria en el capital social; o
- ii. Conceder la administración o gerenciamiento por un plazo determinado.

La privatización a que se refiere el presente artículo 1º se regirá, por lo establecido en la ley 23.696, de Reforma del Estado y el capítulo II del título II de la ley 27.742, en todo lo que fuera compatible o no se opusiere a lo dispuesto en la presente ley.

Art. 2º – El proceso de privatización dispuesto por la presente ley, requerirá expresa autorización por ley del Congreso para:

- i. Vender o liquidar totalmente los activos de la compañía.
- ii. Decidir el cierre de la operación de la compañía.
- iii. Implementar cualquier medida que implique resignar el control de la compañía y/o la participación mayoritaria en el capital social.

Art. 3º – En el proceso de privatización que se lleva adelante conforme las disposiciones de la presente ley, intervendrá la “Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones” creada por el artículo 14 de la ley 23.696.

Art. 4º – La presente ley entrará en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 5º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 29 de octubre de 2024.

*Ignacio García Aresca. – Mariela Coletta. – Maximiliano Ferraro. – Nicolás Massot. * – Esteban Paulón. – Jorge Rizzotti. **

INFORME

Honorable Cámara:

La comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 58/24 y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, de fecha 2 de octubre de 2024 y los proyectos de ley del señor diputado Lombardi y otros/as señores/as diputados/as y el del señor diputado López y otros/as señores/as diputados/as; todos vinculados a la privatización de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. Luego de su estudio, resuelven unificarlos y despacharlos favorablemente, con las modificaciones previstas en el dictamen que antecede.

La solución propuesta está íntimamente relacionada con la necesidad de desideologizar el debate en torno a la privatización de la aerolínea, lo cual no constituye en modo alguno un tema de soberanía nacional.

Tampoco debemos partir de la premisa de que todo aquello en lo que interviene el Estado se convierte automáticamente en ineficiente o malo. Ello también es un sesgo ideológico que nos aparta de un adecuado debate.

Los proyectos analizados, repiten falencias y errores del pasado por cuanto implican dar un cheque en blanco al Poder Ejecutivo para que disponga a discreción en relación con el proceso de privatización.

Afirmamos ello por cuanto no clarifican en absoluto las metodologías o procedimientos que habrán de seguirse.

En relación a la compañía cabe preguntarse si el problema es Aerolíneas o la gestión que se ha hecho de la empresa. Es decir, si debemos permitir que errores del pasado condicionen nuestra posición sobre el futuro de la compañía sin que exista una solución alternativa a desprenderse por completo de aquella.

Debemos aprender de las experiencias privatizadas del pasado, muchas de las cuales han contribuido a generar un enorme perjuicio a los argentinos, incluso peor del que se buscaba evitar.

Creemos que es crucial que, en determinados sectores estratégicos, el Estado mantenga su participación con una buena gestión empresarial que permita aportar al desarrollo adecuado de una compañía.

Una de las enseñanzas que nos dejó el debate de la Ley Bases –27.742– es que no fue una discusión de coyunturas sino de metodologías. La Ley de Privatizaciones que se pretende aplicar, lleva más de treinta años sancionada, la crítica entonces pasa por intentar mejorar los procedimientos, o al menos que queden claros en cuanto a los alcances de la declaración que se busca aprobar.

Sabido es que, en relación a la aerolínea, se han cometido errores y excesos en el pasado que han traído perjuicios a los argentinos. Pero ello no habilita la aprobación de los proyectos analizados como están planteados, puesto que no resultan claros los procedi-

* Integra dos (2) comisiones.

mientos los cual puede conllevar a nuevos excesos y sus consiguientes perjuicios.

Los proyectos resultan incompletos, puesto que no se establecen metodologías ni procedimientos, resultando similar a los del pasado, los cuales han fracasado.

Dentro de esa falta de claridad o de desarrollo en las metodologías, destacamos que ni siquiera se establece el modo en que habría de ser enajenada la empresa, permitiendo con ello que pudiera hacerse en el marco de una licitación privada e incluso con una venta directa.

Esa falta de claridad, permite total libertad al Poder Ejecutivo para que decida los destinos de la compañía, aún si ello implica el desguace o su liquidación total.

Como suele suceder en la Argentina, cuando algo funciona mal, en vez de detectarse errores o mejorar procesos para corregirlos, muchas veces se opta por la alternativa de supresión total.

Dicha postura muchas veces, impide la consideración o adopción de soluciones parciales. La propuesta efectuada en el presente, que aconsejamos sancionar, no solo puede mejorar la gobernanza de la empresa, y transparentar los procesos, sino también, así como capitalizarla, permitir avances en la tecnología e incluso lograr su expansión.

Por ello, no estamos en contra de esta discusión. Estamos a favor de una mejor administración de los recursos de la gente aún si ello implicara la privatización total de una empresa.

Pero para ello, el Poder Ejecutivo, debería profundizar respecto de la metodología que habrá de seguirse en el proceso de privatización.

Otra cuestión importante que contempla el presente dictamen está relacionada con la Comisión Bicameral Especial de Reforma del Estado y del Seguimiento de las Privatizaciones la cual no ha sido aún conformada. Dicha comisión tiene incumbencias propias, específicas e incluso exclusivas relacionadas con los procesos de privatizaciones de conformidad con lo dispuesto por el artículo 14 de la ley 23.696.

Durante la discusión de la Ley Bases, fue advertida la necesidad de poner a funcionar a dicho órgano de control de manera inmediata. Ello aún no ha sucedido habiendo incluso sido sancionada la ley referida que habilitó la privatización de varias empresas.

Es extremadamente necesario, además de constituir requisito legal, poner a funcionar a la referida comisión bicameral a fines de que ejerza el adecuado control, no solo sobre este proceso de privatización sino sobre los otros que se encuentran en curso.

Otra importante cuestión a considerar, está relacionada con la incidencia que tiene Aerolíneas en la conectividad del transporte de pasajeros a nivel nacional permitiendo a los habitantes de muchas provincias desplazarse en avión por todo el país siendo en muchos casos, la única alternativa para ello.

Ello está íntimamente relacionado con lo dispuesto en el artículo 11, tercer párrafo de la Ley de Privatizaciones que dispone: “En el caso de que la empresa declarada ‘sujeta a privatización’ tuviera su principal asentamiento y área de influencia en territorio provincial, el Poder Ejecutivo nacional dará participación al gobierno de la respectiva provincia en el procedimiento de privatización”.

Sabemos de la importancia que tiene la aerolínea en la conectividad con las provincias. Habiendo avanzado considerablemente este debate, no se han articulado medidas para dar intervención a los gobiernos provinciales a los fines de dar cumplimiento con lo dispuesto en la norma citada, pero por sobre todas las cosas, garantizar la conectividad en el transporte aéreo nacional de los habitantes de las provincias.

Otra cuestión que nos inclina a aconsejar la sanción del dictamen propuesto, está relacionada con el hecho que la compañía según fuentes oficiales, resultaría totalmente deficitaria, con lo cual resultaría conveniente sanearla antes de venderla, puesto que de lo contrario dicha venta resultará necesariamente un mal negocio para el Estado argentino y seguramente redunde en un perjuicio para los argentinos.

No contamos con datos confiables que nos indiquen si el problema es la empresa o su administración considerando que se trata de un sector que el año pasado, a nivel mundial generó ganancias por treinta mil millones de dólares.

Antes de decidir la venta total de la empresa, que pudiera derivar en el desguace o incluso en el cierre de la compañía, debemos procurar una participación del Estado, de modo inteligente, a los fines de convertirla en una empresa rentable.

Asimismo, resulta imperioso antes de tomar una decisión tan trascendente para los argentinos cómo implicaría la privatización total, el garantizar que haya más aviones volando en los cielos, que todas las provincias de la Argentina estén interconectadas, por ello aconsejamos la sanción del presente que busca una solución que sin desoír el debate, implique resguardar estas cuestiones.

Nicolás Massot.

IV

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 58/24 y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, de fecha 2 de octubre de 2024; y los proyectos de ley del señor diputado Lombardi y otros/as señores/as diputados/as y el del señor diputado López y otro/as señor/as diputado/as; todos vinculados a declarar sujeta a privatización a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.; y, por las razones

expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

Sala de las comisiones, 29 de octubre de 2024.

Christian Castillo.

INFORME

Honorable Cámara:

El pasado 1° de octubre, con las facultades que le otorgó la Ley de Bases, bajo el decreto 873/24 y con las firmas del presidente Javier Milei, el jefe de Gabinete Guillermo Francos y el ministro de Economía, Luis Andres Caputo, el gobierno nacional declaró sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas S.A., sobre el que se pretende dictaminar favorablemente desde las comisiones de Transporte y de Presupuesto y Hacienda.

Amparado en el inconstitucional decreto 70/23, en el que se declaró la “emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal y administrativa” y se dispuso un “programa general de desregulación de la economía a través de la eliminación de barreras y restricciones estatales”, el decreto que hizo llegar al Congreso con su mensaje el 2 de octubre pasado afirma que “la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial” y establece un “reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo [...] tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos”.

La decisión, que acompañan también los restantes proyectos en debate, se ampara asimismo en el decreto 599/24, que aprobó el reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales y permite a personas humanas o jurídicas con domicilio legal en el país o extranjeras, operar en la Argentina bajo la política de “cielos abiertos”, basada según se consigna en los principios de “libre acceso a los mercados” y “lealtad comercial”, entre otros.

En el proyecto que acompaña su mensaje, el gobierno sostiene que “heredó” más de sesenta (60) empresas del Estado con participación mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias y recuerda que mediante la decisión administrativa 85/18 se aprobaron los Lineamientos de Buen Gobierno para Empresas de Participación Estatal Mayoritaria de Argentina, que establece que “las empresas en las que el Estado nacional tenga participación mayoritaria deben ser gestionadas con criterios de buen gobierno y eficiencia, tal como sucede en las empresas de capital mayoritariamente privado”.

En este marco, el decreto sostiene que la reprivatización de Aerolíneas Argentinas es un “salvataje” que tiene como fin contribuir, tras 16 años de su estatización, “al crecimiento del producto bruto interno, al ingreso de divisas y a la integración internacional”.

Como fundamento, afirma asimismo que “la empresa presentó marcadas pérdidas, las cuales fueron mitigadas a través del aporte del Tesoro nacional con el fin de garantizar la continuidad operativa”, pese a lo cual los estados contables de la empresa mantendrían “déficit que imposibilita su funcionamiento en condiciones de libre mercado”. También sostiene que “a pesar del grave resultado económico que arroja la gestión de Aerolíneas Argentinas S.A., sus empleados mantienen importantes beneficios que contribuyen a empeorar la situación descripta”.

Como parte de esos supuestos “beneficios”, el decreto del Poder Ejecutivo nacional menciona los “pasajes gratis en clase ejecutiva que reciben los pilotos y su grupo familiar, la disponibilidad de pasajes sin costo a favor de dos (2) familiares o de un (1) acompañante para los días festivos en los que deban trabajar, el pago de suplementos en dólares estadounidenses a los pilotos y grandes descuentos para el personal jubilado, entre otros”.

Intentando contraponer su situación a la del 52,9 % de la población que se encuentra en la pobreza y la del 18,1 % que se encuentra en la indigencia –según fuentes oficiales–, el gobierno afirma que la privatización de Aerolíneas Argentinas permitirá “racionalizar” y “destinar los limitados recursos fiscales a atender las necesidades de los que menos tienen”.

Desde el Frente de Izquierda rechazamos en absoluto estas afirmaciones, así como cualquier intento de privatización, en todo o en partes, de la aerolínea de bandera.

En primer lugar, porque muy lejos de las afirmaciones que se vierten en el decreto, la privatización de la empresa estatal, a fines de noviembre de 1990, estuvo muy lejos de ser una solución para Aerolíneas Argentinas. Su traspaso a la empresa estatal española Iberia, con un proceso que desde el inicio estuvo lleno de irregularidades y corrupción, debe leerse como un anuncio de los planes que este gobierno tiene para la empresa, sus trabajadores, y quienes más lo necesitan.

Recordemos que en aquel momento, previo a transferir la compañía, fue el propio Estado argentino el que absorbió la deuda de u\$s 1.000 millones, haciéndose cargo de la deuda con títulos públicos. La venta se realizó por un valor tres veces menor al real. Se entregó sin deuda, con 30 aviones propios y 10 mil trabajadores capacitados. Para hacerse del dinero para la compra, los españoles contrajeron deuda: el pasivo se lo trasladaron a la empresa que acababan de comprar.

En 1994, un informe para la CEPAL de Coloma, Gerchunoff y Olmos decía que “los estados contables no solo mostraron una pérdida considerable para los primeros nueve meses de gestión privada de la aerolínea (equivalente a u\$s 26 millones), sino que también pusieron al descubierto una serie de aspectos que confirmaban las sospechas respecto de la escasa solidez financiera de parte del consorcio adquirente. Entre dichos aspectos merece destacarse el hecho de que el nivel de endeudamiento –que se suponía había partido de

un nivel casi nulo, ya que la empresa fue transferida al sector privado sin deudas— se hallaba a la fecha del cierre de balance en un nivel de más de 3 veces el valor del patrimonio neto de la firma, ascendiendo el pasivo total de la compañía a un valor de unos u\$s 840 millones”.

A partir de allí comenzó el desmantelamiento de la empresa. Iberia se deshizo de las oficinas comerciales de Aerolíneas en el país y en el extranjero, además de vender la flota de 28 aviones, rutas, la red de procesamiento de datos, el sistema de reservas y los simuladores de vuelo. Además, desmanteló los talleres. Pero el capital por todas las ventas y operaciones inmobiliarias nunca llegó, ni a Aerolíneas ni al país. No hubo un control adecuado del contrato, ni de la evolución de la empresa y su inventario de bienes.

En 1994 el gobierno argentino renunció a su derecho a fiscalizar decisiones estratégicas como las políticas de ruta y navegación.

En 1998, la norteamericana American Airlines se incorporó a la sociedad, pero lejos de aportar mejoras, fue parte de otra estafa: en menos de 24 meses se retira dejando una deuda de 874 millones de dólares.

Después de la privatización de la propia Iberia, la empresa quedó a cargo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) de España, que en 2001 la vendió a Air Comet, del grupo español Marsans.

Aerolíneas Argentinas estaba en bancarota en 2001. Durante la presidencia de De la Rúa, el gobierno ibérico cedió de manera obligada la firma al grupo Marsans que adquirió el 92 % de las acciones. Sin embargo, surgieron nuevas denuncias, que incluyeron el robo de bienes de la empresa. Mientras crecían los rumores de despidos, la ministra de Trabajo, Patricia Bullrich, advirtió que el futuro de Aerolíneas lo estaban contando en horas. Historia repetida.

Finalmente, en 2008, Aerolíneas fue reestatizada junto a Austral Líneas Aéreas mediante la ley 26.466. Ese momento era fundamental para realizar una auditoría y demostrar la deuda fraudulenta de la empresa y exigir al Estado español que se hicieran cargo de la deuda de la empresa. No solo no se hizo, sino que finalmente Marsans llevó al Estado argentino ante el Ciadi (tribunal extranjero al cual el gobierno argentino nunca renunció) por la estatización y en 2019 obtuvo una sentencia para ser resarcido en 320 millones de dólares.

El impacto de la privatización

En 1989, la ley 23.696 de reforma del Estado, fue el primer paso del gobierno peronista de Carlos Menem para promover la privatización de muchas empresas estatales, entre ellas Aerolíneas Argentinas.

Un año después, el 21 de noviembre de 1990, Menem anuncia la privatización de la aerolínea de bandera, luego de 11 años como sociedad del Estado. La venta de la compañía se formalizó mediante el decreto 2.201 que primero constituyó a la compañía como una sociedad anónima. El traspaso finalmente se realizó a la empresa estatal española Iberia, con un

proceso que desde el inicio estuvo cargado de irregularidades y corrupción.

El primer hecho de desguace fue que el propio Estado argentino absorbió la deuda de u\$s 1.000 millones antes de transferir la compañía. En otras palabras, el Estado se hizo cargo de la deuda e Iberia desembolsó solo 260 millones de dólares en efectivo. El resto, unos 1.610 millones, los pagó en títulos públicos que por ese entonces, valían poco y nada. En una negociación en la cual la empresa concesionaria fue incumpliendo el contrato año a año en cuanto al plan de pago y de inversiones.

Así, si a comienzos de 1990 Aerolíneas tenía 11.200 trabajadores, una facturación de 1.600 millones de dólares anuales, ganancias por 90 millones, 30 aviones propios, oficinas de representación en las principales capitales del mundo y un reconocimiento mundial que no muchas empresas de aeronavegación lograron, tras su privatización, diez años más tarde, quedaban solo 5.500 empleados, una flota de 43 aviones alquilados y uno solo propio, 1.000 millones de facturación anual, una deuda de 850 millones de dólares, y rutas nacionales e internacionales reducidas, entregadas bajo el argumento de que no eran rentables.

Hoy transporta a 11 millones de pasajeros al año en casi 95 mil vuelos, lo que significa 2 de cada 3 pasajeros de vuelos de cabotaje, y conecta 22 destinos internos a los que ninguna otra empresa privada llega. También transporta 1,7 millones de pasajeros en vuelos internacionales, el 25 % de los vuelos desde y hacia la Argentina.

Según datos del INDEC, en julio de 2024 la dotación de personal de la línea de bandera fue de 11.386, sin contar al personal tercerizado por otras empresas que operan y son parte de Aerolíneas Argentinas.

En plena pandemia en el marco de la organización de operaciones especiales para buscar insumos sanitarios y vacunas, también realizó 384 vuelos que trajeron al país a 78.430 personas varadas, liderando los vuelos de repatriación frente a las operadoras privadas.

Desde la asunción de Milei, los trabajadores denuncian que hay tres ataques en curso: congelamiento salarial y una política de achicamiento de la empresa. Entre retiros voluntarios, jubilaciones y renuncias, el vocero presidencial Adorni dijo que la planta de empleados “se redujo en un 13 %”. También el ataque al derecho de huelga y a la organización de los trabajadores con la declaración de la esencialidad del transporte aéreo, de la que tuvieron que retroceder, muestra las intenciones de fondo del gobierno nacional.

Los trabajadores de tierra, que son aproximadamente el 50 % de la dotación de Aerolíneas, cobran por debajo del millón de pesos. Los tripulantes, técnicos y todos los que están a bordo: un poco más de un millón. De los pilotos, el 80% cobra por debajo de los 2 millones y medio de pesos, incluso teniendo décadas de antigüedad volando. Un trabajador de

rampa administrativo, entre 700 y 800 mil pesos. Una trabajadora del call center cobra unos 500.000 pesos. Un trabajador de GPS no llega al millón de pesos, en tanto que las trabajadoras y trabajadores de limpieza cobran unos 500 mil pesos, también muy por debajo de la línea de pobreza.

Como denunciamos al momento del tratamiento de la llamada Ley de Bases, la privatización de Aerolíneas Argentinas, que se pretende realizar en los términos y los efectos de la ley 23.696, de reforma del Estado, aprobada en 1989 durante la gestión de Carlos Menem, busca reeditar lo peor del neoliberalismo.

Las privatizaciones de los años 90 significaron despidos masivos y un engrosamiento del desempleo, así como un empeoramiento de la inversión y la calidad de los servicios. Las consecuencias de la desinversión por las empresas privadas y la falta de regulación y control las siguen pagando los usuarios.

Por otra parte, vale recordar que en los años 90, además de generar un nicho de negocios privados, con las consecuentes pérdidas de puestos de trabajo, las acciones estatales se remataron a muy bajo valor y en su gran mayoría fueron adquiridas por capitales extranjeros, como lo habilita también el decreto en cuestión para el caso de Aerolíneas Argentinas. Es decir que el mismo esquema es buscado ahora, con una orientación que es festejada por todas las grandes corporaciones y capitales del transporte.

Las empresas públicas gestionadas por el Estado capitalista y las gestionadas por el capital privado han demostrado su fracaso: con vaciamiento, desinversión, precarización laboral para sus trabajadores y trabajadoras y un mal servicio producto de todo ello.

Los servicios públicos son un derecho esencial para el pueblo trabajador. Su provisión hay que desacoplarla de la lógica de la ganancia empresaria, por eso rechazamos este intento de privatización. Para establecer una planificación racional y al servicio de los intereses de la mayoría, a los cuestionamientos que se realizan a Aerolíneas no se responde con más negociados, sino peleando por la estatización bajo control de trabajadores, técnicos profesionales y usuarios para que sean puestas al servicio de las necesidades sociales y para que la aerolínea de bandera pueda seguir conectando las 22 ciudades que no son rentables para las compañías privadas, al mismo tiempo que garantizando los estándares de seguridad operativa, frente a las compañías low cost, que tienen un nivel de cancelación y demoras muy grande.

La exaltación del libre mercado y los anuncios de querer avanzar en “todo lo que pueda ser privatizado” ya son parte de la hoja de ruta del gobierno de Milei.

Culpan a los propios trabajadores y los acusan de “extorsión” por pelear por sus derechos, como sucede actualmente con la pelea por el salario, mientras abren la puerta a un nuevo negocio privado. En tanto,

las amenazas buscan quebrar la organización de los trabajadores.

La privatización total o en partes, de algunos sectores específicos, como el mantenimiento técnico de aeronaves y los servicios de rampa (carga/descarga de equipaje y abastecimiento de combustible) o la venta de diversas empresas públicas del sector, como Intercargo o EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea), será una nueva estafa para millones de argentinos.

Aerolíneas Argentinas debe tener un rol social y no ser una empresa que compita para sacar ganancias. El gobierno intenta avanzar en su privatización y quiere declarar esencial la actividad, pero no es para ampliar el servicio a más lugares, para hacerlo de calidad y económico, sino para atacar la organización de los trabajadores y sus conquistas. Ellos son las verdaderas “fuerzas del cielo” que día a día ponen en funcionamiento la empresa. Es necesaria una verdadera aerolínea de bandera que conecte a toda la población con pasajes económicos y que todos podamos acceder a un servicio económico y de calidad contemplando las necesidades de todo el pueblo.

Asimismo, advertimos que al intento de privatización de Aerolíneas Argentinas se suma la amenaza realizada por el vocero presidencial Manuel Adorni de privatización del Ferrocarril Belgrano Cargas, que también rechazamos. Denunciamos que todo ello es parte de un plan integral del gobierno de Javier Milei de sometimiento de la Argentina al servicio de las multinacionales y el FMI y la entrega de los recursos del país.

Es por todos estos motivos que, mientras rodeamos de solidaridad a los trabajadores de Aerolíneas que enfrentan despidos, ajuste salarial, ataques al derecho de huelga y amenazas de privatización, ponemos a disposición nuestras bancas en defensa de los derechos de las y los trabajadores, en apoyo a sus justas demandas, en rechazo al plan privatista del gobierno nacional y en defensa de los puestos de trabajo.

Christian Castillo.

ANTECEDENTES

1

Mensaje del Poder Ejecutivo

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a efectos de remitir a su consideración un proyecto de ley mediante el cual se propone aprobar lo dispuesto en el artículo 1° del decreto 873 del 1° de octubre de 2024, el que fuera oportunamente remitido en copia, por el cual se declaró sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la ley 23.696 y sus modificatorias, a la empresa Aerolíneas Argentinas S. A.; ello de conformidad con lo prescripto en el artículo 9° de la citada ley 23.696 y sus modificatorias.

La necesidad de la presente iniciativa se fundamenta detalladamente en los considerandos del citado decreto, a los cuales se remite en mérito a la brevedad.

No obstante, corresponde señalar que la propuesta se orienta a garantizar que Aerolíneas Argentinas S.A. opere bajo criterios de eficiencia comercial y a generar un verdadero ámbito de competencia, en igualdad de condiciones, en el sector aerocomercial.

El proyecto de ley que se remite, por el que se aprueba la privatización de una empresa cuya actuación en el ámbito estatal no se encuentra fundamentada, se encuadra en el marco de la política fijada por el gobierno nacional de racionalizar la administración de los recursos del Estado.

De esta forma se procura avanzar en el saneamiento de las cuentas públicas, adoptando una medida concreta en pos de solucionar la actual situación de crisis económica que afecta a los ciudadanos de la República Argentina.

Por las razones expuestas se estima que el adjunto proyecto de ley ha de merecer la aprobación de ese Honorable Congreso de la Nación.

Saludo con mi mayor consideración.

Mensaje 58/24

JAVIER G. MILEI.

Guillermo A. Francos. – Luis A. Caputo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Apruébase, en los términos del artículo 9° de la ley 23.696 y sus modificatorias, la declaración de sujeta a privatización respecto de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., efectuada mediante el decreto 873 del 1° de octubre de 2024.

Art. 2° – La privatización a que se refiere el artículo 1° se registrará, en todo lo que fuera compatible o no se opusiere, por lo establecido en el capítulo II del título II de la ley 27.742.

Art. 3° – La presente ley entrará en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 4° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

JAVIER G. MILEI.

Guillermo A. Francos. – Luis A. Caputo.

2

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Declárase sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la ley 23.696, de Reforma del Estado, la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.

Art. 2° – Autorícese al Poder Ejecutivo a establecer el marco legal y llevar adelante el procedimiento para instrumentar el proceso de privatización referido en el artículo 1°.

Art. 3° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Hernán Lombardi. – Sabrina Ajmechet.
– Damián Arabia. – Martín Arдохain.
– Karina E. Bachev. – Alejandro Bongiovanni. – Sergio E. Capozzi. –
María F. De Sensi. – Daiana Fernández Molero. – Germana Figueroa Casas.
– Silvana Giudici. – Verónica Razzini.
– Laura Rodríguez Machado. – María Sotolano. – Martín Yeza.*

Las/os señoras/es diputadas/os Vásquez, Nuñez, Chumpitaz, Finocchiaro, Quiroz solicitan ser adherentes.

3

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

PRIVATIZACIÓN DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

Artículo 1° – Declárase sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la ley 23.696, de Reforma del Estado, la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.

Art. 2° – Encomiéndase al Poder Ejecutivo a llevar adelante la privatización autorizada por la presente ley según los procedimientos y modalidades dispuestos en la ley 23.696 y sus modificatorias, debiendo cumplir, a tales efectos, con las prescripciones que surgen de dicha norma y las establecidas por los artículos 11 a 14 de la ley 27.742.

Art. 3° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Juan M. López. – Victoria Borrego. –
Marcela Campagnoli. – Maximiliano Ferraro. – Mónica Frade. – Paula Oliveto Lago.*