



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Ley

El Senado y Cámara de Diputados,...

MODIFICACIÓN LEY DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL – LEY 26.466

ARTÍCULO 1.- Sustituyese el artículo 1° de la Ley 26.466 (Transporte aerocomercial), el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 1°.- A fin de cumplir con lo previsto en el artículo 1° de la Ley 26.412, decláranse de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la Ley 21.499, las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

Quedan, exceptuadas de lo dispuesto precedentemente las acciones de propiedad del Estado y las de los trabajadores de las referidas empresas.

Actuará como expropiante en los términos de la Ley 21.499 el organismo que a tal efecto designe el Poder Ejecutivo nacional.

Actuará como organismo valuador el Tribunal de Tasaciones de la Nación, en atención a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 21.499 para los bienes inmuebles y como oficina técnica competente para los bienes que no sean

inmuebles en atención a lo dispuesto en la Ley 21.626 (t.o. 2001).



H. Cámara de Diputados de la Nación

Se prohíbe la transferencia de las acciones declaradas de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme al presente artículo, sin la autorización del Honorable Congreso de la Nación que para su aprobación requerirá obtener el voto de las dos terceras partes del total de los miembros de cada Cámara”.

ARTÍCULO 2.- La presente ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 3.- Se comunica al Poder Ejecutivo.

MÁXIMO KIRCHNER

JUAN CARLOS ALDERETE

CRISTINA BRITZ

LÍA CALIVA

LEILA CHAHER

MARCOS CLERI

GABRIELA ESTEVEZ

FEDERICO FAGIOLI

MONICA MACHA

GISELA MARZIOTTA

LEOPOLDO MOREAU

PAULA PENACCA

AGUSTINA PROPATO

RODOLFO TAILHADE



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señora presidenta:

Desarrollaré los fundamentos del presente proyecto en cinco partes

1. Introducción
2. ¿Qué propone el proyecto?
3. Argumentos para limitar nuevas transferencias accionarias.
4. El mayor valor
5. La verdadera importancia de tener una aerolínea de bandera estatal.

1. INTRODUCCIÓN

Aerolíneas Argentinas surge en 1950 como la principal empresa de transporte aéreo del país tras la fusión de Alfa, Zonda, Fama y Aeroposta¹. A principios de la década del 90 fue privatizada tras la sanción de la Ley 23.696 de agosto de 1989 que permitía la privatización, fusión y disolución de empresas estatales. Aerolíneas fue vendida a la empresa estatal española Iberia y resultó en un caso emblemático de vaciamiento de sus recursos y bienes. En ese momento contaba con 28 aviones y uno alquilado. Iberia pagó 260 millones de dólares en efectivo que obtuvo mediante endeudamiento para luego cargárselo a Aerolíneas Argentinas y 1610 millones en títulos públicos².

Por su parte, el Estado argentino, antes del traspaso, se hizo cargo de las deudas de la empresa que alcanzaban los 868 millones de dólares. Ya en 1994, a través de la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), el gobierno de turno le entregó la "acción de oro" de Aerolíneas que le permitió tomar las decisiones estratégicas y de venta de activos con lo que terminaron de vaciar la empresa. Esa etapa también contó con un lapso de gestión de American Airlines que quitó el sistema de reservas y le vendió a Aerolíneas Argentinas el sistema

¹ https://www.aerolineas.com.ar/es-bo/landingsespeciales/landings/584_historia

² <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/subnotas/209129-61388-2012-12-04.html> (nota del 4/12/2012 de Javier Lewkowicz).



H. Cámara de Diputados de la Nación

que esa línea aérea estadounidense había desarrollado, para luego volver la gestión a los españoles.

Se deshicieron de las aeronaves, los tres simuladores de vuelo para capacitación -los únicos de América Latina en ese momento-, 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 charter, 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 1118 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 practicaban el "canibalismo", que consistía en usar repuestos de aviones en tierra para acondicionar otros aviones.

En julio de ese año, Marsans dejó de pagar los salarios de los trabajadores y trabajadoras. El 10 de julio el gobierno, junto a los cinco sindicatos, solicitaron la intervención judicial que fue denegada el 18 de julio. El 17 de julio el gobierno y el grupo Marsans comenzaron las negociaciones para la compra de la empresa por parte del Estado. El Ejecutivo envió al Congreso un proyecto para el rescate de la

empresa (Actual Ley 26.412). En esa ley se estableció que el Tribunal de Tasaciones de la Nación debía realizar las valuaciones a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas para que el Estado pudiera comprar las



H. Cámara de Diputados de la Nación

acciones societarias y así garantizar el servicio público del transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga.

El Tribunal de Tasaciones sostuvo que la empresa tenía un valor negativo de 832 millones de dólares y Marsans pedía un resarcimiento de 600 millones. El 12 de noviembre, la Auditoría General de la Nación realizó un informe en el que estableció que el patrimonio neto negativo era de 2.190 millones de pesos y que estaba técnicamente en liquidación. Finalmente, con la recomendación de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, se presentó en Diputados el proyecto de expropiación y se convirtió en ley en diciembre del mismo año (Actual Ley 26.466).³

En aquél entonces, el Estado se hizo cargo de recuperar una empresa de valor estratégico para la República Argentina, que fue un caso paradigmático de las privatizaciones en la década del 90 y que fue vaciada en perjuicio, no solo de los trabajadores y trabajadoras de nuestra línea de bandera, sino también de todo el pueblo argentino. Por ella, el Estado depositó un peso como valor simbólico.

2. ¿QUÉ PROPONE EL PROYECTO?

Se propone introducir un párrafo quinto al artículo 1° de la Ley 26.466, con el fin de replicar el requisito establecido en el art. 10 de la Ley 26.741 de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), en cuanto a la prohibición de la transferencia de las acciones sin la autorización del Congreso de la Nación votada por las dos terceras partes de los miembros de cada Cámara.

Si bien la Ley 26.466 declara la utilidad pública de las acciones de Aerolíneas Argentinas S.A., no previó un mecanismo que limite la transferencia de aquellas acciones, por lo que es necesario establecer el alcance de dicha utilidad y plasmar una de las voluntades de la ley – o el espíritu o finalidad.

³ https://www.elconfidencial.com/mercados/2008-12-17/cronologia-del-proceso-de-retorno-de-aerolineas-argentinas-al-estado_1072954/ - <https://www.infobae.com/2008/07/10/390853-gobierno-nacional-y-gremios-pediran-intervencion-judicial-aerolineas-argentinas/>
<https://www.pagina12.com.ar/diario/ultimas/20-107548-2008-07-10.html>

<https://www.parlamentario.com/2008/09/03/se-convirtio-en-ley-el-rescate-de-aerolineas-argentinas/> -
<https://www.ambito.com/economia/tribunal-tasacion-afirmo-que-aerolineas-tiene-valor-negativo-us-832-m-n3523503> - <https://www.cronista.com/economia/Para-la-AGN-la-deuda-de-Aerolineas-es-de-casi-2-200-millones-20081111-0122.html> - https://www.clarin.com/ultimo-momento/senado-aprobo-expropiacion-aerolineas-argentinas-austral_0_SJvbuzjCpKg.html



H. Cámara de Diputados de la Nación

3. ARGUMENTOS PARA LIMITAR NUEVAS TRANSFERENCIAS ACCIONARIAS

Hoy nos encontramos frente a discursos irresponsables, alejados de la mirada estratégica que debe tener la construcción de un país para todos y todas. Se pretende volver a cero el esfuerzo que tanto le ha costado al pueblo argentino para reconstruir las empresas públicas luego de la estafa de las privatizaciones. Otra vez la excusa de que una empresa deficitaria debe cerrar o debe estar en manos privadas como una idea nueva.

Se decide ignorar la importancia que una línea aérea de bandera genera, se omite hablar de los 11.029 puestos de trabajo que deben protegerse de manera directa y de los otros 92.652 promovidos de manera indirecta para todos aquellos que trabajan y viven en nuestro extenso territorio nacional y que por razones antieconómicas no llegan ni llegarán explotadores aéreos privados.

Hoy Aerolíneas garantiza la conectividad de los argentinos y las argentinas dentro de nuestro territorio y con el resto del mundo, promoviendo el desarrollo económico, social y cultural. Es nuestro deber proteger lo conseguido y ahuyentar a los fantasmas privatizadores que se disfrazan de eficientes gestores privados y que lo único que han hecho, no desde ahora, sino desde siempre, fue utilizar al Estado como la fuente de financiamiento de pingües negocios personales en detrimento de nuestro país y de los argentinos y argentinas.

En cuanto a los discursos de la falta de eficiencia que pregonan los promotores del discurso privatizador, debemos observar y contrastar los datos financieros durante la primera gestión estatal (2010-2015), la gestión macrista y la actual. Entre **2010 y 2015**, se redujo el déficit año tras año y la empresa terminó con un déficit de **200 millones** de dólares. Entre **2018 y 2019**, los dos últimos años del gobierno de Mauricio Macri, el resultado fue de **552 millones** y **667 millones** de dólares de déficit respectivamente. En **2020**, aún en plena pandemia y crisis de todas las compañías aéreas a nivel global, se redujo a **654 millones** de dólares y en **2021** se cerró con **438 millones** de dólares de déficit.

Durante **2022**, los aportes del Estado a la empresa fueron de **353 millones** de dólares, lo que representa el 50% de lo recibido en 2021. Aerolíneas recibió solo el 65% del presupuesto proyectado para ese año. De un presupuesto de 72 mil



H. Cámara de Diputados de la Nación

millones de pesos, aprobado por la ley de presupuesto, solo se utilizaron 47 mil millones, **pero Aerolíneas giró al tesoro 83.000 millones de pesos en impuestos pagados**. Esto significa que si Aerolíneas no existiera, el tesoro **perdería 36.000 millones de pesos de recaudación de impuestos**. Y este año es mayor la diferencia: el tesoro giró **6.000 millones de pesos** y Aerolíneas transfirió **82.000 millones de pesos**.

En cuanto al impulso que el transporte aéreo genera en la economía, en el año 2022 Aerolíneas aportó **6000 millones dólares** al PBI nacional, y además tuvo **la pérdida más baja desde la reestatización: 246 millones de dólares**. No sólo se está logrando que la compañía requiera menores aportes, también su peso relativo en el presupuesto nacional se achica año tras año. En 2023, Aerolíneas representa el 0,31% del presupuesto total de gastos mientras que en 2019 era de 0,48%.

Estos datos confirman que la gestión de **Macri le hizo más daño a las finanzas de Aerolíneas Argentinas que la crisis mundial del Covid-19**.

Asimismo, como un ensayo de lo que ya sucedió con nuestra aerolínea de bandera, durante el macrismo lo único que hicieron fue reducir recursos y perjudicar el desarrollo que venían teniendo las empresas argentinas hasta el año 2015. El Estado invirtió menos en Aerolíneas Argentinas al **ajustar las partidas** tal como lo hicieron en otras áreas tan sensibles como la salud y la educación. Y el resultado no fue una compañía con cuentas más saludables, sino todo lo contrario. Dejaron una **deuda** comercial y financiera de mil millones de dólares, una flota de aviones abandonada e inoperativa, y cancelaron varias rutas internacionales como Barcelona, Brasilia, Belo Horizonte, La Habana, Caracas, Córdoba-Miami, entre otras. Como hicieron con las cuentas públicas del país, la única producción que fomentaron fue la del endeudamiento.

A pesar de la preocupación que manifiestan por el gasto que le representa Aerolíneas al Estado nacional, llamativamente durante el macrismo acrecentaron los costos en materia de **publicidad**. Tengamos en cuenta que como sucede en la mayoría de las líneas aéreas, la inversión en publicidad se define a partir de un porcentaje de las ventas proyectadas. Mientras que en la primera parte de la

gestión estatal (2008-2015) el índice promedio se mantuvo en el 0.52% de los ingresos, terminando la gestión en 2015 con 0,37%, durante la gestión macrista las partidas de publicidad se incrementaron de manera exponencial año a año.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Luego de un 2016 con muy poca inversión (0,18%), en 2017 el costo en ese rubro fue de 1,15%, 2018 de 1,22% y en 2019 de 1,93%, lo que representó sólo durante ese año más de 1.400 millones de pesos o su equivalente en dólares de 24 millones.

Por el contrario, durante el 2022 el porcentaje de los ingresos destinado a la publicidad fue de 0,22%. Además, desde la reestatización hasta la fecha, los pisos históricos también ocurrieron durante los últimos años: ante la crisis aerocomercial producto de la pandemia, en 2020 y 2021, redujimos esos costos al apenas 0,01% y 0,02% de los ingresos, respectivamente.

Con respecto al **patrimonio de la compañía** el resultado del proceso de desinversión y vaciamiento se refleja en los balances. Cuando el Estado se hizo cargo en el año 2008, la recibió con un patrimonio neto negativo de 1.118 millones de dólares. Mediante la inversión, en el año 2015 ya tenía patrimonio neto positivo y el macrismo la entregó con un patrimonio neto negativo de 518 millones, resultando indiscutidamente **no solo una gestión deficiente sino un perjuicio al Estado argentino.**

Todo esto, sin tener en cuenta el aporte sustancial que una buena gestión en Aerolíneas Argentinas hace al **crecimiento económico del país**. Volando en sus niveles normales, la empresa genera un **impacto económico anual sobre el PBI de \$3.400 millones de dólares** entre efecto directo, indirecto e inducido. Considerando exclusivamente el impacto en el turismo **en los últimos 9 años (2013-2021), Aerolíneas Argentinas provocó consumos por \$20.200 millones de dólares de sus pasajeros en turismo receptivo e interno en el país.**

Aerolíneas es la 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 a 21 destinos internacionales. Cuenta con 43 rutas entre ciudades sin pasar por la capital. Hay 21 rutas troncales a las que no llega ninguna otra aerolínea y de los 43 tramos entre provincias, hay 38 tramos que no son ofrecidos por ninguna línea aérea privada. Si hablamos de federalismo en serio, de conectar al país con mirada productiva, nuestra aerolínea de bandera estatal resulta fundamental. El transporte aerocomercial privado, por una cuestión lógica, solo realiza vuelos

rentables, mientras que el objetivo de Aerolíneas Argentinas es mayor, es estratégico y está al servicio del desarrollo nacional. Los gestores privados de



H. Cámara de Diputados de la Nación

Aerolíneas Argentinas nunca habían ofrecido vuelos regulares en tantas ciudades nacionales como hoy lo hace la administración estatal.

Hoy la empresa tiene una estrategia regional enfocada al turismo receptivo que sería de imposible realización si no fuera desde el sector público. Bariloche, Salta y Córdoba cuentan con vuelos directos desde San Pablo durante todo el año, mientras que durante la temporada de invierno se suman San Martín de Los Andes, Ushuaia y Mendoza. Se volvieron a incorporar rutas que habían quedado desconectadas durante la “revolución de los aviones” como Puerto Madryn y Merlo en San Luis con la capital. ¿Qué compañía aérea iba a apostar al desarrollo del norte argentino como destino para el turismo extranjero u ofrecería tanta cantidad de vuelos hacia todos nuestros centros de esquí? La única que puede hacerlo, es una compañía que funcione al servicio de los intereses nacionales.

En materia de **conectividad**, Aerolíneas Argentinas ha sido el principal motor de la expansión del mercado local, pasando de transportar 5.700.000 en 2008 pasajeros a 11.685.000 en 2022 y con expectativa de superar en 2023 los 13.500.000 pasajeros, cifra que sería récord para la compañía.

Mauricio Macri ha dicho que un avión es un “colectivo con alas” y por eso tiene que ser privado como los colectivos. Lo que no dice el ex presidente es que los subsidios a las empresas privadas del transporte automotor son de \$135 mil millones, **más del doble de lo que recibe Aerolíneas Argentinas**. Tampoco cuenta que casi el 80% de los subsidios a los colectivos se queda en la Ciudad de Buenos Aires y en manos de empresas privadas.

4. EL MAYOR VALOR

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró pandemia al brote de COVID-19, provocando el cierre de fronteras y suspensiones de vuelos.

En un trabajo de logística sin precedentes en conjunto con distintas partes del Estado se transportaron millones de dosis de vacunas contra el COVID-19, que

fueron fundamentales para hacer frente a la pandemia. Hoy, la Argentina es uno de los países con mayores niveles de vacunación y todos los vuelos fueron esenciales para lograrlo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Aerolíneas Argentinas no sólo fue el primero sino también el principal transportador del país: se pusieron a disposición aeronaves y se programaron los itinerarios según la necesidad del Ministerio de Salud de la Nación.

En julio 2021, se planificó un puente aéreo con China. En el inicio de la segunda ola de la pandemia a mediados de 2021 y ante la aparición de la variante Delta, el objetivo fue trasladar la mayor cantidad de dosis posibles y poder avanzar de forma urgente con la campaña de vacunación.

Se transportaron vacunas desde Rusia, China, Estados Unidos y España, hacia Argentina (EZE) y Paraguay (ASU). Se cargaron 682 toneladas. En un total de 51 vuelos. Se transportaron más de 39.000.000 de dosis.

Además, Aerolíneas Argentinas estuvo al servicio de los argentinos y argentinas para llevar adelante los vuelos de repatriación. No solo llegando a destinos de la red de la compañía sino también a aquellos en los que no se operaba⁴.

También se desarrollan diferentes proyectos alineados a los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) definidos por la Organización de las Naciones Unidas, en el marco de la Agenda 2030. En materia de salud y bienestar lleva adelante diversas acciones destinadas a conectar y asistir a las personas que más lo necesitan. Algunas de ellas son las siguientes:

- Acuerdo de traslado de órganos–INCUCAI (Instituto Nacional Central Único Coordinador de Ablación e Implante).

Establece los procedimientos para el transporte de órganos, tejidos, células y personas por vía aérea en el desarrollo de la actividad transplantológica. Este Convenio también incluye el traslado de pacientes sin cobertura médica y de equipos profesionales. Durante los primeros seis meses del año 2022, Aerolíneas contribuyó en más de 1.300 oportunidades para que se concrete un trasplante de órganos, tejidos o células en Argentina.

- Convenios con la Agencia Nacional de Discapacidad (ANDIS) y la Fundación Flexer.

La Fundación Flexer tiene como misión mejorar la calidad de vida niñas y niños enfermos de cáncer, y para ello, Aerolíneas traslada dentro de todo el territorio

⁴ Informes de Gestión período 2020 y período 2021 – Aerolíneas Argentinas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

nacional muestras de sustancia biológica que sirven para diagnóstico, histocompatibilidad y control de la enfermedad. Con ANDIS se trabaja en conjunto para el traslado de personas que tengan que realizar tratamientos médicos y/o intervenciones quirúrgicas y se encuentren en situación de vulnerabilidad social.

Por otra parte, se llevan a cabo numerosas donaciones de materiales desprogramados a instituciones benéficas y organizaciones sin fines de lucro.

5. LA VERDADERA IMPORTANCIA DE TENER UNA AEROLINEA DE BANDERA ESTATAL

En definitiva, se trata de sincerar **los debates** y desmitificar las falacias que se repiten en clave privatizadora. Aquellos que quieren desacreditar la gestión pública de Aerolíneas asegurando que no es eficiente en términos económicos fueron los más ineficientes a la hora de gestionar la empresa. Intentan evaluar a Aerolíneas solo en función de los balances omitiendo el aporte de la empresa al crecimiento económico del país y la **función social** que cumple.

Más allá de la innegable importancia del turismo, la llegada de inversiones o el desarrollo económico de un país, ¿qué valor tiene trasladar a tiempo a un paciente, un médico o un órgano para salvar una vida? ¿qué valor se asigna a la conectividad de todas las capitales de provincias con la Ciudad Capital? ¿Cuánto vale tener los aviones a disposición para repatriar varados en el exterior o para buscar insumos sanitarios y vacunas en todas partes del mundo? ¿Qué valor tiene gozar de la soberanía de nuestros cielos para impulsar la economía y resolver los grandes inconvenientes u oportunidades que surjan con su potencial de conectividad inmediata nacional e internacional?

La gestión privada en Aerolíneas Argentinas de empresas de renombre como Iberia, American Airlines, la SEPI o el Grupo Marsans tuvo resultados terriblemente nocivos para el transporte aéreo de la Argentina. Por eso, la aplicación de nuevos límites a la transferencia de las acciones de la línea aérea de bandera estatal es fundamental para la continuidad de la conectividad aérea jamás alcanzada por una gestión privada en Aerolíneas Argentinas, y el sostenimiento de

más de 100.000 puestos de trabajo directos e indirectos en todas las provincias.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Este proceso de reestatización de Aerolíneas fue un camino largo, que implicó la decisión política de Cristina Fernández de Kirchner de volver a poner de pie a una compañía que habían dejado quebrada, vaciada y sin aviones. Durante noviembre de 2011, en la inauguración de un hangar remozado para la guarda de los nuevos aviones Embraer de la compañía, la entonces presidenta les pidió a los trabajadores y trabajadoras de la empresa que “den todo lo mejor de sí para que Aerolíneas sea lo que me dijeron todos ustedes, aquel 21 de julio del 2008 en la Casa Rosada (...) que Aerolíneas Argentinas somos todos...”, a la vez que advirtió: “Esta Presidenta no es eterna, ni lo quiere ser además (...). No sea cosa que en algún momento en lugar de Doña Rosa venga alguna Doña Elena y piense que (..) el Estado es muy mal gestor y la historia termine como empezó”.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que me acompañen en el presente proyecto de Ley.

MÁXIMO KIRCHNER

JUAN CARLOS ALDERETE

CRISTINA BRITZ

LÍA CALIVA

LEILA CHAHER

MARCOS CLERI

GABRIELA ESTEVEZ

FEDERICO FAGIOLI

MONICA MACHA

GISELA MARZIOTTA

LEOPOLDO MOREAU

PAULA PENACCA

AGUSTINA PROPATO

RODOLFO TAILHADE

NATALIA ZARACHO