



Ciudadela, 30 de Noviembre 2024

¿QUÉ POLÍTICA AEROCOMERCIAL? ¿QUÉ AEROLÍNEAS ARGENTINAS?

• POLÍTICA AEROCOMERCIAL NACIONAL

Aerolíneas Argentinas nunca pierde su rol protagónico en cualquier gobierno. Pero, una y otra vez se pone la carreta antes de los caballos. Se empieza por debatir si debe ser pública, privada o cerrarla. Si debe recibir subsidios o no. Si debe o no ser rentable. Se instrumenta una “revolución de los aviones”, donde se autorizan a decenas de empresas con más de novecientas rutas para operar. Finalmente quedaron solo dos low cost. Se reforma un aeropuerto para ser usado por las aéreas low cost, con tasas aeroportuarias 70% menores, el cual es inhabilitado por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, dado que nunca presentó un estudio de impacto ambiental. Ninguna low cost desea seguir utilizándolo, prefiriendo Aeroparque y Ezeiza.

Se firmaron, hasta ahora, ocho tratados de cielos abiertos otorgando las nueve libertades del aire, incluso con países mucho más poderosos aerocomercialmente o, alguno, que no tiene líneas aéreas nacionales. Se desregularon totalmente los servicios aerocomerciales.

Por donde se debe empezar, con sensatez y responsabilidad, es por establecer una política aerocomercial nacional de transporte de pasajeros y cargas, que sea de Estado, no de un gobierno. Esta política debe contar con objetivos de corto, mediano y largo plazo, coherentes con un proyecto de desarrollo nacional e integrada a una matriz de transporte multimodal en todo el país. Es indispensable, para ese fin, contar con la legislación adecuada que permita gestionar en pos del bien común.

A tal efecto, el Poder Ejecutivo Nacional debió, y aún debe, enviar al Congreso una Ley de Transporte Aerocomercial, para que, luego de su sanción, pueda justificar y legitimar sus decisiones en materia de transporte. El Poder Legislativo, por su parte, debe tomar la iniciativa y presentar su propia ley antes de comenzar —una vez más— con una ley para privatizar Aerolíneas Argentinas.





Esa decisión debe ser la consecuencia, o no, de una nueva Ley de Transporte Aerocomercial que defina una política clara y coherente en esta materia. Una política que no sea simplemente la sumatoria de distintos parches. Caso contrario, seguiremos improvisando, haciendo y deshaciendo.

Esa nueva ley deberá también estipular cuándo se deben otorgar subsidios, con qué procedimientos, a dónde, a quiénes y cómo se los fiscalizará, ya sea para una empresa pública o privada. Las empresas privadas low-cost instaladas en el país han solicitado, y siguen solicitando, subsidios municipales o provinciales (**fondos públicos**) para volar a destinos no rentables o establecer hubs, como en el caso de Córdoba. Estas empresas tienen fines de lucro y no realizan beneficencia.

Por esta misma lógica de rentabilidad, LAN Argentina, durante el gobierno de Cambiemos, dejó de volar a Bahía Blanca y San Juan porque esos destinos no eran rentables. Sin embargo, Aerolíneas Argentinas continuó operando en esas rutas.

- **AEROLÍNEAS ARGENTINAS - PLAN DE NEGOCIOS SUPERADOR**

Aerolíneas debe contar en sus cargos ejecutivos con funcionarios capacitados y con la experiencia suficiente para dirigir con excelencia una empresa aerocomercial. Una empresa que pueda ser eficiente y competitiva en sus servicios de cabotaje, regional e internacional.

Tanto el Estado como el sector privado pueden ser buenos o malos administradores de una empresa, dependiendo de las personas designadas para conducirla. Del mismo modo, no todas las empresas privadas son exitosas; muchas también enfrentan deficiencias y terminan en quiebra.

Singapore Airlines, la aerolínea de bandera de Singapur —país elogiado por Milei como modelo de desarrollo— es una empresa pública. Es mundialmente reconocida por su excelencia y superavitaria, gestionada como si fuera una empresa privada. Lo mismo ocurre con Emirates, Etihad y Qatar Airways.

Por otro lado, **López Obrador refundó hace un año Mexicana de Aviación**, una aerolínea del Estado mexicano creada en 1921, que había quebrado en 2014. **Petronas**, una de las mayores petroleras del mundo, **es una empresa totalmente pública de Malasia**. Asimismo, Equinor, que realiza trabajos offshore con YPF, **está controlada por el Estado noruego**.





Durante el gobierno de Cambiemos, Isela Costantini, CEO de Aerolíneas, proveniente de la industria privada, logró reducir en 11 meses la mitad del déficit de la empresa (de USD 600 millones a USD 300 millones), sin generar ningún conflicto laboral. Lo consiguió mediante una gestión eficiente, que demostró que el Estado sí puede ser un buen administrador. Tal vez esto no era lo que Dietrich y Macri querían demostrar debido a su sesgo ideológico, motivo por el cual la despidieron en lugar de premiarla.

Actualmente, **las autoridades de Aerolíneas afirman haber reducido su déficit en más del 75% respecto a 2023, año en el que se registraron pérdidas de USD 390 millones, acercando a la empresa al equilibrio financiero.**

Aerolíneas Argentinas necesita un PLAN DE NEGOCIOS que reorganice la compañía, tanto para reducir costos como para aumentar ingresos, contribuyendo así a la eliminación de su déficit. Entre las medidas clave se destacan:

- **Renovación de la flota:** Incorporar aviones más modernos y adecuados que brinden mejor confort a bordo y sean más eficientes en el consumo de combustible.
- Renegociación de contratos de leasing y seguros: Ajustar estos contratos para reducir gastos.
- **AEROLÍNEAS TÉCNICA:** Incrementar los trabajos a terceros para generar más ingresos. Según el Informe de Gestión presentado a fines de 2023, la facturación por servicios a terceros hasta octubre de ese año fue de USD 54 millones, un 185% más que en 2022.
- **CARGA AÉREA:** Aumentar los servicios de carga de cabotaje, regional e internacional para obtener mayores ganancias. En 2023, Aerolíneas incorporó por primera vez en 16 años dos aviones cargueros, transportando 18.000 toneladas de carga hasta octubre. Solo las operaciones a Río Grande generaron ingresos por USD 11 millones.
- **CEFEPRA (Centro de Formación y Entrenamiento de Pilotos de la República Argentina):** Posee seis simuladores de vuelo. Es necesario sumar más clientes de otras aerolíneas para obtener mayores ingresos por su uso. Hasta octubre de 2023, el ahorro generado por evitar enviar pilotos al exterior para capacitarse ascendió a USD 26 millones, según el mencionado Informe de Gestión.
- **Centro de Instrucción de Técnicos y Aeronavegantes:** Puede prestar servicios a otras compañías aéreas, generando ingresos adicionales.
- **Centro de Despacho de Aeronaves:** Tiene capacidad para brindar servicios a terceros, convirtiéndose en otra fuente de utilidades.

Profesionales de la Seguridad Aérea ®



En Aerolíneas Argentinas viajan todas las clases sociales y genera riqueza para todas, la utilicen o no. En 2023 transportó más de 14 millones de pasajeros y generó 100.000 empleos directos e indirectos en todo el país. Según su Informe de Gestión 2023, transfirió al Estado 176 mil millones de pesos en impuestos y tasas (enero a octubre).

Aerolíneas es indispensable para conectar e integrar los 2,8 millones de km² que tiene nuestro país. Es utilizada por razones de turismo, laborales, empresariales e incluso de asistencia sanitaria, entre sus jurisdicciones. Es también un instrumento de desarrollo nacional, controlado y conducido por argentinos, que, además, no debe remitir ganancias al exterior en divisas fuertes, agravando nuestra restricción externa.

Su relevancia se acrecienta en un país que carece de las rutas necesarias y, entre las que existen, muchas son deficientes. Tampoco posee un sistema ferroviario nacional, dado que fue desmantelado durante los '90.

Nadie votó al presidente Milei para que cerrara, desguazara o privatizara (extranjerizara) Aerolíneas Argentinas. Menos aún, el 44% de la población que no lo votó.

El país necesita una Aerolíneas Argentinas pública más fuerte: productiva, eficiente y competitiva como las mejores aéreas del mundo, con sus finanzas equilibradas o, incluso, con ganancias, lo cual es posible. Administrada como una empresa privada de excelencia, con relaciones laborales y gremiales basadas en el diálogo y la negociación, no en los exabruptos y la confrontación. Eso es también lo que nuestra sociedad desea.

LAS DECISIONES SOBRE AEROLÍNEAS DEBEN SE TOMADAS SIN VENDETTAS, DOGMATISMOS, NI IDEOLOGISMOS. SOLO POR LA INTELIGENCIA DE LOS INTERESES NACIONALES. AVALADOS POR EL CONSENSO DE NUESTRA POBLACIÓN.

“Donde hay una necesidad, también hay una posibilidad de superación.”


RICARDO CIRIELLI
SECRETARIO GENERAL

D´ Onofrio 158 · Ciudadela · 1702 · Buenos Aires · Argentina · 54 11 4653 3016/19
· www.aviones.com · aviones@aviones.com



www.aviones.com



[aviones.com](https://www.facebook.com/aviones.com)



[aviones.com_apt](https://www.instagram.com/aviones.com_apt)



[AptaOficial](https://twitter.com/AptaOficial)