



Instituto  
**IPYPP**  
Pensamiento y Políticas Públicas

# El Gobierno insiste con reprivatizar Aerolíneas Argentinas

Abril 2024

- Otra vez Aerolíneas en el ojo de la tormenta
- La importancia de la empresa más allá de la tasa de ganancia
- Los mecanismos para favorecer la privatización y el guiño a Eurnekian

Equipo de Grandes Empresas del IPyPP

## Índice

<b>Introducción .....</b>	<b>2</b>
<b>Otra vez Aerolíneas en el ojo de la tormenta .....</b>	<b>2</b>
<b>Los números de Aerolíneas Argentinas .....</b>	<b>4</b>
<b>La importancia de la empresa más allá de la tasa de ganancia .....</b>	<b>8</b>
<b>¿Cuál es el mecanismo para privatizar la empresa? .....</b>	<b>10</b>
<b>Las posibilidades que el DNU le abre a Eurnekian .....</b>	<b>10</b>
<b>Los sindicatos aeronáuticos.....</b>	<b>14</b>

## Introducción

El DNU 70/2023 planteaba la privatización de 41 empresas públicas; en tanto la nueva ley omnibus ha recortado ese número pero se mantienen como privatizables importantísimas empresas estatales: Aerolíneas Argentinas S.A., Energía Argentina S.A., Radio y Televisión Argentina, Yacimientos Carboníferos Río Turbio, Intercargo; Nucleoeléctrica S.A., Banco Nación, la Empresa Argentina de Soluciones Satelitales, Aysa, Correo Argentino, Belgrano Cargas, Sociedad Operadora Ferroviaria y Corredores Viales.

A partir de este objetivo del gobierno, nos interesa remarcar las particularidades de la aerolínea de bandera y resaltar la importancia de su preservación dentro del patrimonio nacional.

## Otra vez Aerolíneas en el ojo de la tormenta

Aerolíneas Argentinas S.A. es la línea de bandera con más de setenta años prestando el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y cargas desarrollando numerosas actividades conexas como la asistencia a pasajeros en aeropuertos, el mantenimiento de aeronaves y diversos servicios aeroportuarios.

La firma fue creada en el año 1950, privatizada a finales de los años noventa y, a la luz del vaciamiento a manos del sector privado, el Estado Nacional retomó el control el 24 de diciembre de 2008. Se expropió Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas y todas las empresas del Grupo para garantizar el servicio y 9.000 puestos de trabajo.

El 22 de mayo de 2009 se firmó el contrato con la compañía estatal brasileña Embraer por la compra de 20 aviones para Aerolíneas Argentinas-Austral, el cual se enmarca en el plan de recapitalización de las compañías.

Aerolíneas Argentinas<sup>1</sup> vuela a 37 destinos dentro del país y cuenta con una red de intertramos y corredores federales que conectan distintas provincias sin la necesidad de pasar por Buenos Aires. También opera 20 destinos internacionales dentro de América y Europa. Forma parte de la “Alianza SkyTeam” junto a 19 líneas aéreas del mundo, siendo la única compañía miembro de la región; a través de esta alianza ofrece conectividad a más de 1036 destinos en más de 170 países.

Durante el año 2022 la firma transportó 11.700.348 pasajeros, oscilando el coeficiente de ocupación entre el 85 y el 92%. En vuelo internacionales se transportaron 2.166.345 pasajeros. Esto marca una clara recomposición -que impacta en los datos de balance presentes y del próximo año- con respecto a los años 2020 y 2021 donde la actividad aerocomercial estuvo prácticamente paralizada.

Aerolíneas cuenta con 11.682 empleados; de los cuales 3.264 están afectados a los vuelos, 8.144 realizan tareas en tierra para los servicios nacionales y 274 en los servicios de tierra para vuelos internacionales. La edad promedio de los/as trabajadores/as es de 42 años y la antigüedad promedio es de 15 años.

La composición de la flota es de 78 aviones -de los cuáles 70 son de fuselaje angosto (Boeing y Embraer) y 8 de fuselaje ancho (Airbus 330-200)-, muchos de los cuáles fueron adquiridos por la firma en los últimos cinco años. La empresa cuenta con infraestructura única en el cono sur como el simulador de vuelo de Boeing 737-MAX que se compró a mediados de 2023 a una firma holandesa mediante un acuerdo de leasing por 10 años, con un costo total de 15 millones de dólares, que se pagarán en 120 cuotas mensuales. El simulador permite que Aerolíneas forme a los pilotos del país y la región y logra un ahorro anual promedio estimado en más de 7.500.000 de dólares al evitar la

---

<sup>1</sup> Aerolíneas Argentinas está en proceso de absorción de las empresas controladas por la primera: Optar Operador Mayorista de Servicios Turísticos S.A., Jet Paq S.A. y Aerohandling S.A.

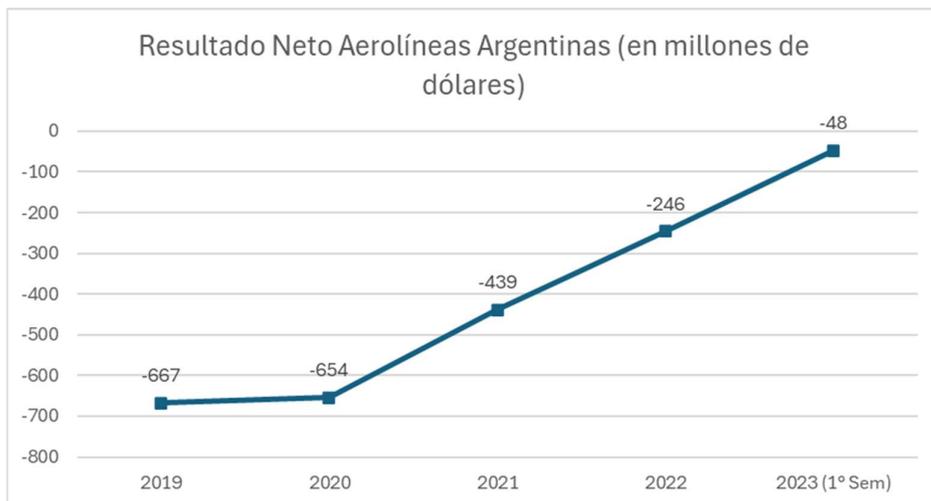
salida de divisas en concepto de viáticos, hoteles, transportes y el pago de simuladores en el extranjero; a la vez que ingresan divisas por la formación de pilotos de otros países.

Además de tratarse de una firma comercial que brinda el servicio de aeronavegación, la compañía es una herramienta fundamental para el desarrollo económico, social y cultural de nuestro país. Garantiza la conexión entre zonas alejadas (turísticas o no) en un país excesivamente extenso como la Argentina; así como contribuye a una rápida respuesta en caso de enfermedades, epidemias o catástrofes. Asimismo, contribuye al desarrollo del turismo y las actividades conexas.

### Los números de Aerolíneas Argentinas

Las ventas de la firma durante el año 2022 alcanzaron los 340.994 millones de pesos; en tanto que la suma del pasivo y el patrimonio neto alcanza los 315.610 millones de pesos, obteniendo un resultado neto negativo de 45.445 millones de pesos.

El resultado negativo ha sido una constante desde la reestatización, explicada por el proceso de vaciamiento al que fue sometida la empresa durante la gestión privada y su recuperación a partir de 2009 fue de la mano de fuertes reinversiones. La retracción de la economía argentina a partir de 2012 y luego la pandemia impactaron negativamente en los resultados contables de la firma.



Sin embargo, Aerolíneas viene reduciendo el déficit desde que en 2019 alcanzara los 667 millones de dólares: durante 2020 y 2021, los dos años de pandemia, se situó en 654 y 439 millones respectivamente, mientras que en 2022 se redujo a 246 millones. En agosto de 2023, se presentó un balance semestral con un déficit de 48 millones de dólares, lo que significó una reducción del 61% comparado con el mismo período de 2022 y, a su vez, una reducción del 80% respecto al mismo período de 2019.

**Cuadro 1. Estado de situación patrimonial de Aerolíneas Argentinas S.A. (en millones de pesos y dólares).**

	2022	
	En pesos	En dólares *
Activo corriente	130.967	1.002
Activo no corriente	184.642	1.413
<b>Activo Total</b>	<b>315.610</b>	<b>2.415</b>
Pasivo corriente	203.006	1.553
Pasivo no corriente	142.381	1.089
<b>Pasivo Total</b>	<b>345.387</b>	<b>2.642</b>
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>-29.777</b>	<b>-228</b>

\* Tipo de cambio nominal promedio anual 2022: \$130,7.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de los balances 2022.

La firma cuenta con aportes del Estado en función de las características de la actividad y de la función que cumple en la vinculación e integración territorial del país. Las asistencias financieras que la empresa recibe del Estado Nacional se consignan como aportes de capital con destino a capitalización. Las mismas no constituyen rentas gravadas por el impuesto a las ganancias.

**Cuadro 2. Transferencias del Estado Nacional a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. durante el ejercicio 2022, devengado y percibido. En millones de pesos y dólares.**

	<b>Devengado</b>	<b>Percibido</b>
ene-22	4.275	4.275
feb-22	4.275	4.275
mar-22	6.275	6.275
abr-22	4.640	4.640
may-22	4.640	4.640
jun-22	4.640	4.640
jul-22	5.590	5.590
ago-22	5.590	5.590
sep-22	5.590	5.590
oct-22	5.000	2.191
nov-22	12.734	-
dic-22	9.659	-
<b>Total al 31/12/22 (en pesos)</b>	<b>72.908</b>	<b>47.706</b>
<b>Total al 31/12/22 (en dólares)*</b>	<b>558</b>	<b>365</b>

\* Tipo de cambio nominal promedio anual 2022: \$130,7

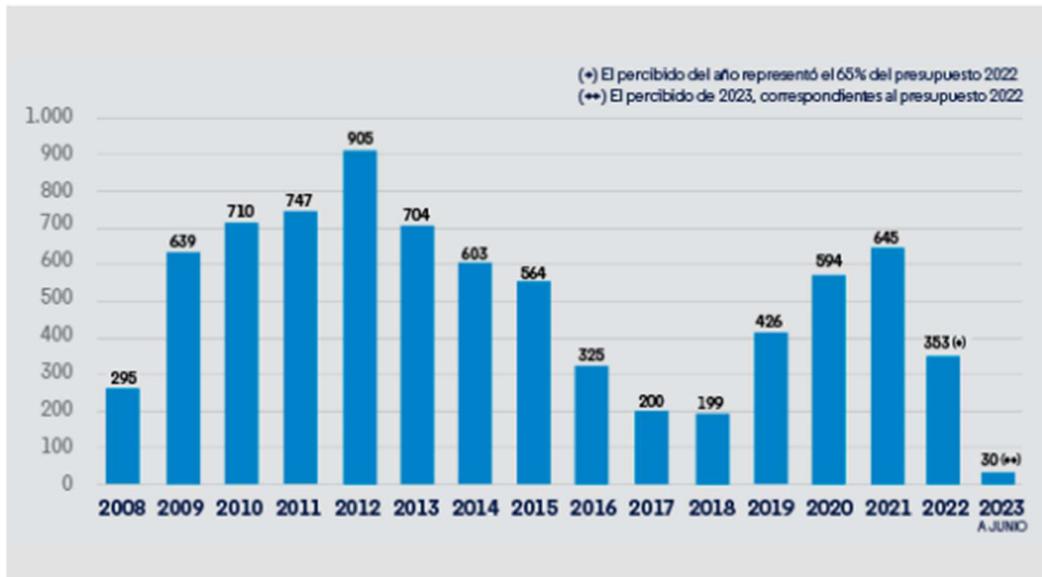
Fuente: Elaboración propia en base a datos de los balances 2022.

Al cierre del ejercicio contable 2022 quedaron pendientes de recibir aproximadamente \$25.203 millones de pesos (USD 193 millones). Surge de la diferencia entre el crédito devengado y percibido al cierre de dicho año.

Cabe mencionar que en los primeros meses de 2023, se transfirieron \$6.000 millones (USD 30 millones) a cuenta de lo devengado en 2022, quedando un remanente de \$19.203 millones (USD 147 millones).

Además, según lo consignado en el último balance presentado por la empresa con cierre en junio de 2023, se adicionaron otros \$15.000 millones de crédito devengado; por lo tanto, hasta dicha fecha quedaron pendientes de pago un total de \$34.203 millones (USD 161 millones). A continuación, se presenta la serie histórica de aportes del Tesoro a la empresa desde 2008 hasta junio de 2023:

**Aportes del Estado Nacional\* a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. entre 2008 y jun-2023. En millones de dólares.**



(\*) Aportes percibidos reexpresados a dólares estadounidenses a TC vendedor BNA de la fecha del ingreso de los fondos.

Fuente: Sitio web oficial de Aerolíneas Argentinas.

## La importancia de la empresa más allá de la tasa de ganancia

Sin embargo, la medición contable no es el único modo de evaluar la relevancia económica de una compañía de la envergadura de Aerolíneas Argentinas. El transporte aéreo es un componente fundamental de la economía mundial y su relevancia en el desarrollo de los países y el bienestar de las poblaciones, al favorecer la cohesión territorial. La medición de los beneficios socioeconómicos que aporta el transporte aéreo es realizada anualmente por organizaciones internacionales que evalúan la aeronavegación (IATA, Oxford Economics, OACI y ATAG) y definen cuatro tipos de impactos de la actividad en el tipo de empleo que genera:

- Directos: relacionados con la operación en los aeropuertos y su entorno inmediato.
- Indirectos: asociado a la cadena de proveedores de las actividades directas.
- Inducidos: generados por el consumo correspondiente al proceso de reproducción social del personal incluido en el impacto directo y indirecto.
- Catalíticos: vinculados con la atracción, retención y expansión de la actividad económica del territorio como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo. Cuenta las inversiones atraídas, el turismo receptivo, el incremento de productividad.

Cada año, Aerolíneas presenta los resultados en cada uno de estos segmentos para la economía argentina, demostrándose el aporte que realiza al desarrollo económico, social y territorial. En el año 2022, la suma de resultados en dólares es de 5.172,4 millones; donde el turismo receptivo aporta más de tres millones, el producto bruto aeroportuario más de dos millones; además de los beneficios económicos a los pasajeros.

### Cuadro 3: Impactos socioeconómicos, 2022 (en dólares)

Impactos	USD
Beneficios económicos para los pasajeros	944.060.716
Prod. Bruto Aeroportuario Productividad*	2.029.777.479
Turismo receptivo e interno	3.044.557.360
<b>Impacto positivo</b>	<b>6.018.395.555</b>
Turismo emisor	845.991.225
<b>Saldo de impactos</b>	<b>5.172.404.330</b>

Nota (\*): El valor del indicador de conectividad correspondiente al año 2022 presenta un incremento extraordinario con respecto a 2021 por el impacto de la recuperación del impacto del Covid.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Balance al 31 de diciembre 2022.

Por último, el informe mide el impacto socioeconómico de Aerolíneas en relación con el empleo total generado; obteniéndose que a los 11.682 trabajadores empleados en forma directa se le suman 13.690 indirectos; 15.971 inducido y 66.166 por impacto “catalítico” lo que representa un total de 107.235 trabajadores.

### Cuadro 4: Tipo de empleo generado por AA S.A., 2022 (en absolutos)

Tipo de empleo	Empleo generado
Directo	11.408
Indirecto	13.690
Inducido	15.975
Catalítico	66.166
<b>Total</b>	<b>107.235</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Balance al 31 de diciembre 2022.

Cabe aclarar que la firma se encuentra en un proceso de constante mejora luego de la paralización de la actividad ocurrida entre 2020 y 2021 a raíz de la pandemia<sup>2</sup>. En el

<sup>2</sup> Aerolíneas Argentinas cumplió un papel importantísimo en el accionar estatal durante la pandemia ya que hizo posible la repatriación de pasajeros, el traslado de vacunas, de insumos médicos y de material descartable en un contexto de inexistencia de vuelos comerciales.

último año la empresa no utilizó el dinero que tenía asignado en el presupuesto nacional.

### ¿Cuál es el mecanismo para privatizar la empresa?

La ley 26.466 de estatización de Aerolíneas declaró la utilidad pública las acciones de la empresa como paso previo al proceso de expropiación (como se verá más adelante, esta ley es modificada por el DNU). Para privatizarla, el oficialismo debe conseguir la derogación de la ley por mayoría simple, una vez derogada debe hacer que las acciones dejen de ser de utilidad pública y luego transferirlas al sector privado.

La otra forma de legitimar la privatización es habilitar -tal como lo hizo el macrismo- la guerra de tarifas y la anulación del piso tarifario. Ese proceso genera una burbuja en el sector y una política de dumping que (mientras dura) elimina a las empresas que no cuentan con suficiente apalancamiento financiero.

Cuando no puede sostenerse la venta de pasajes por debajo del costo del servicio se produce el desfinanciamiento de las compañías y el cierre. En nuestro país, esa política eliminó del mercado a Avianca, Lasa, Andes Líneas Aéreas, Norwegian y Latam, entre otras; pero lo mismo le sucedió a Varig en Brasil y a Pluna en Uruguay. Tampoco esa política garantiza la perdurabilidad de las compañías que ponen en práctica esta política.

### Las posibilidades que el DNU le abre a Eurnekian

El DNU 70/2023 afecta la aeronavegación al reinstalar la política de cielos abiertos, la desregulación de los servicios de rampa en los aeropuertos, la liberalización de las tarifas y la eliminación de los impedimentos a la privatización de Aerolíneas Argentinas.

El artículo 248 del DNU indica que la empresa deberá ser cedida a sus trabajadores: “Autorízase la cesión total o parcial de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A., Aerohandling S.A.) de conformidad con el Programa de Propiedad Participada”.

Pero el artículo 208 del DNU sustituye el artículo 99 de la Ley Nº 17.285 y sus modificatorias por el siguiente texto que imagina a la principal empresa aeronáutica del país en manos de un empresario del país, antes que en manos de sus trabajadores: “Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes argentinas aplicables y vigentes, sujetas a la reglamentación aeronáutica y condicionadas en particular a las siguientes exigencias: 1) Tener domicilio permanente de la empresa en la República, 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas humanas con domicilio legal en la República, 3) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos con domicilio legal en la República Argentina.”

Mauricio Macri ya había beneficiado a Eurnekian con la concesión de El Palomar como base de operaciones de las aerolíneas *low cost*. En 2021, bajo el gobierno de Alberto Fernández, el mismo empresario consiguió renovar el contrato de concesión de Aeropuertos Argentina 2000; a la vez que le fue autorizado un aumento de USD6 en la tasa de uso de Aeroestación Internacional.

Aeropuertos Argentina 2000 es controlada por la Corporación América propiedad (intermediado por varias empresas cáscaras) de Eduardo Eurnekian. Actualmente, con la incorporación al Grupo de los aeropuertos de El Palomar y Río Hondo, la compañía tiene los derechos de concesión para la explotación, administración y funcionamiento de 35 aeropuertos en el país. La Concesión fue otorgada mediante el

contrato de concesión celebrado entre el Estado Nacional y la compañía, el 09 de febrero de 1998; modificado y complementado por el acta acuerdo del 3 de abril de 2007 y por el Decreto N° 1009/20 de fecha 16 de diciembre de 2020 que aprueba la prórroga por 10 años del plazo de finalización inicial de la Concesión (que operaba el 13 de febrero de 2028) manteniendo la exclusividad en los términos establecidos en las Condiciones Técnicas para la Prórroga.

Además, opera aeropuertos en Armenia, Brasil, Ecuador, Italia y Perú.

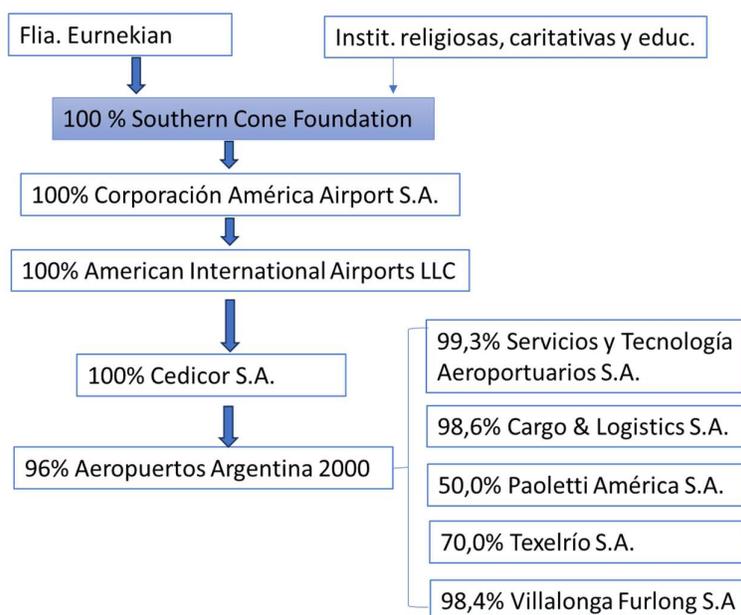
Aeropuertos Argentina 2000 controla directamente las siguientes empresas:

- Servicios y Tecnología Aeroportuarios S.A. (99,30%)
- Cargo & Logistics SA. (98,63%)
- Paoletti América S.A. (50,00%)
- Texelrío S.A. (70,00%)
- Villalonga Furlong S.A (98,42%)

Cabe aclarar que este es sólo el negocio aerocomercial de Eduardo Eurnekian puesto que el empresario controla a través de la propia Corporación América muchas empresas ubicadas en diversos sectores de actividad (agroindustria, energía, petróleo, medios de comunicación, infraestructura, finanzas y bancos como Wilobank y Converse Bank Cjsc, ubicados en Armenia, entre otros).

La estructura de propiedad del grupo muestra un encadenamiento de firmas que terminan en la fundación de la cual es beneficiario final la familia Eurnekian y “instituciones religiosas, de caridad y educativas” según indican los estados contables de la firma.

### Estructura de propiedad de “Aeropuertos Argentina 2000”



Fuente: Estados contables consolidados de AA2000, 12 de diciembre de 2022.

El balance consolidado de Aeropuertos Argentina 2000 muestra rentabilidades positivas aún en el año 2021 que tiene el impacto de las restricciones a las actividades económicas causadas por la pandemia. A modo de ejemplo se muestran los ingresos y costos con el resultado operativo.

**Cuadro 5: Principales resultados consolidados de AA 2000, 2022-2021 (en millones de pesos)**

<b>Resultados contables</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Ventas	112.311	61.753
Ingresos por construcción	21.995	10.705
Costo de ventas	-70.747	-54.205
Costo por construcción	-21.961	-10.680
Resultado Operativo	41.597	7.572

Fuente: Estados contables consolidados anual de AA 2000, 31/12/2022.

Con la concesión vigente hasta 2038 y la capacidad de disponer libremente y sin controles de aumentos en los costos de uso de los aeropuertos que le concede el DNU, el aumento de la rentabilidad del grupo Eurnekian está asegurado.

El DNU libera por completo las tarifas y sólo le indica que “deberán ser registradas ante la autoridad competente al solo efecto de dar a conocer los términos, condiciones, penalidades y restricciones”. También altera la Ley 17.285 y sus modificaciones -normas que conforman el Código Aeronáutico del país- abriendo el mercado a empresas internacionales. Entre otros cambios, incluye como aeronaves a los aparatos no tripulados, los drones y los aviones conducidos por Inteligencia Artificial (para las cuáles habrá una reglamentación especial).

El DNU también establece la eliminación de audiencias públicas para obtener autorizaciones de servicios, la declaración de la aeronáutica como un servicio esencial y que la autorización para operar una ruta no comporta exclusividad, al tiempo que indica que serán las autoridades competentes las que promuevan las reglas de sana competencia, conforme los principios de libertad de mercado.

### Los sindicatos aeronáuticos

En Aerolíneas Argentinas actúan cinco organizaciones sindicales con diferentes ámbitos de representación y con una amplia heterogeneidad política, y alineamientos diferenciados respecto de las centrales sindicales nacionales: la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA), la Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA) y la Unión del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales (UPSA). El análisis de cada uno de los gremios muestra que predominan los gremios de oficio; donde, debido al encadenamiento de los oficios, cada uno de ellos es determinante para el funcionamiento de todo el sector. Este hecho, le da capacidad de veto a cada uno de ellos.

A diferencia de la privatización de los 90, los sindicatos están mayoritariamente en contra de la privatización -a la que muchos representantes sindicales equiparan con el fin de la compañía-. Antes de llegar al gobierno, Javier Milei planteaba que la empresa debía ser “entregada” a los trabajadores; cuestión que fue rechazada por los principales sindicatos del sector, aduciendo que la empresa es de todos los argentinos, no sólo de quienes trabajan en ella. Asiste a los trabajadores y al actual presidente la prueba de que el sector privado llevó a la empresa a la quiebra luego de la experiencia de los años noventa.

