

16-11-2023

Tensiones en empresas públicas en contextos de polarización política: el caso de Aerolíneas Argentinas

Violeta Mertens
Universidad Nacional de Mar del Plata

En un escenario político polarizado, a 15 años de revertir su privatización, las discusiones sobre el alcance del Estado vuelven a centrarse en la emblemática aerolínea y plantean interrogantes sobre la conceptualización del sistema de transporte como servicio público o como modelo de negocio.



Crédito Fotografía: Agencia Télam.

Hoy la gente está enojada.

En los cinco continentes asistimos a protestas de diversa naturaleza. Pero, al mismo tiempo, podemos ver una disputa por la indignación y diferentes derivas del enfrentamiento entre “la gente” y las elites.

Pablo Stefanoni (2021)

El alto nivel de polarización política es una característica destacada del escenario actual en Argentina y en gran parte del mundo. En las discusiones públicas actuales las voces asociadas a ideologías de derecha y extrema derecha ocupan posiciones centrales planteando posicionamientos anti-Estado. Así, se han puesto sobre la agenda viejas discusiones que ponen el foco en las capacidades del sector público para alcanzar sus objetivos, al mismo tiempo que cuestionan alcances, derechos y garantías de los ciudadanos.

Estas corrientes ideológicas más conservadoras proponen para la discusión pública argumentos a favor de la privatización de empresas públicas, centrándose en la emblemática Aerolíneas Argentinas (AR). Las posiciones que se exponen tienen una mirada principalmente economicista y - aunque sin un análisis profundo que lo respalde - se asocia las empresas del Estado al gasto excesivo, la ineficiencia y hasta la corrupción política (Télam, 2023). Se trata de un mensaje que pareciera ser simple y efectivo (en términos de la disputa electoral) y que centra la discusión en las erogaciones del Estado dejando de lado otras variables importantes en la realidad del sector como son las ambientales, laborales y de integración territorial, entre otras.

Según Pablo Stefanoni (2021), se ha observado un resurgimiento de expresiones políticas de derecha y extrema derecha como respuesta al malestar social. Estos grupos están compitiendo con las fuerzas de izquierda para atraer a individuos desilusionados con la situación social, política y económica post pandemia. Se trata de liderazgos emergentes que se caracterizan por un discurso transgresor en contra del sistema, del Estado y con corte antiprogresista.

Dentro de las discusiones que plantean, ponen el foco en el Estado y su eficiencia, otorgando un lugar central a las empresas de gestión estatal. Los argumentos que esbozan son similares a los que se esgrimieron en décadas anteriores haciendo hincapié en la capacidad y en la eficiencia del sector público. Los defensores de las privatizaciones afirman abiertamente que, operando bajo la gestión estatal, las compañías son ineficientes, generan pérdidas y son propensas a la corrupción. Prometen (nuevamente) que el sector privado es el único capaz de garantizar servicio y aptitud.

Durante la década de los noventa y en el contexto del Consenso de Washington [1], Argentina vivió una ola privatizadora del Estado ante la recurrente promesa de eficiencia del mercado. Así cambiaron de órbita de gestión servicios relevantes para la vida de los argentinos: desde el sistema de jubilación pasando por gran parte del sector ferroviario, las concesiones de rutas, servicio de aguas y telefonía hasta la aerolínea de bandera, Aerolíneas Argentinas.

Las bases ideológicas para las privatizaciones en el país se asentaron previamente, a mediados de los años 70, en una etapa contractiva de la economía y ante el fracaso de las propuestas desarrollistas en la región que también se caracterizó por el protagonismo del capital global (Miguel, 2021: 342). Las privatizaciones fueron avaladas ante una campaña de descrédito hacia el Estado que comenzó a predicarse a partir de la última dictadura militar argentina [2], lo cual facilitó que las empresas públicas se vendieran en tiempo récord. Sin embargo, un gran número de estas empresas no lograron mostrar mejoras en su gestión cuando estaban en manos privadas. Muchas de ellas experimentaron estancamiento, desinversión y vaciamiento. Empeoraron las condiciones laborales siendo el conflicto gremial casi permanente y ocupando prácticamente todo el territorio del país (Giarracca, 2002).



Fuente: Manifestación de APTA en Plaza de Mayo, octubre de 2000 (foto: Pablo Luciano Potenze).

Esta realidad fue también una expresión más de la fuerte crisis de carácter social, política y económica que vivía el país al comienzo del nuevo siglo. Después de la crisis del 2001, en un contexto regional marcado por la ascensión de gobiernos progresistas (Svampa, 2021), varias de estas empresas fueron reestatizadas. En el año 2008, se llevó a cabo la adquisición de las acciones de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas S.A., marcando el inicio del proceso de recuperación estatal de la aerolínea en un proceso político de gran posicionamiento que buscaba dejar atrás el conflicto que la entonces presidenta, Cristina Fernández de Kirchner, tuvo con el sector agrario (Troncoso, 2017).

Quince años después la gestión de AR vuelve al debate, de manos de un nuevo sentido común que se construye desde expresiones antiprogresistas (Stefanoni, 2021), frente a una sociedad disgustada y polarizada políticamente.

Qué opinan los candidatos a la Presidencia Argentina

Tras dos instancias electorales, las Elecciones Primarias, Abiertas, Simultáneas y Obligatorias (PASO) en agosto y las Elecciones Generales en octubre, Argentina se encuentra en proceso de definir su próximo presidente en una nueva fecha electoral (19 de noviembre). Los candidatos que compiten en la segunda vuelta son Sergio Massa por Unión por la Patria y Javier Milei por La Libertad Avanza.

Javier Milei, candidato denominado libertario, mencionaba en una de sus apariciones en los medios que "...nada de lo que se haga desde el Estado puede ser considerado como eficiente". También sostuvo que las empresas públicas son susceptibles a corrupciones partidarias "YPF tiene que ser privatizada, como Aerolíneas. Tienen una cantidad exorbitante de puestos políticos. Eso no funciona

así. No funciona el modelo de los kirchneristas, ni tampoco el de Juntos por el Cambio (JxC)" (Télam, 2023) [3].

En otro portal, previo a las elecciones primarias y en carácter de precandidato, Milei había declarado que la empresa debía venderse: "Pero discutamos la metodología: la empresa regalada es cara, además es absolutamente injusta porque pagan el déficit quienes no pueden volar en beneficio de quienes sí vuelan y de quienes están dentro de la empresa" (El Cronista, 2023)

En tanto, desde el oficialismo, Unión por la Patria, presentó durante el mes de agosto de este año en la Cámara de Diputados un proyecto de Ley que busca sostener bajo la órbita del Estado Aerolíneas Argentinas. La propuesta busca modificar la Ley 26.466/08, que declara de utilidad pública y sujeta a expropiación las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas. La iniciativa propone la "prohibición de la transferencia de acciones sin la autorización del Congreso de la Nación, la cual debe ser aprobada por dos terceras partes de sus miembros". Además, Máximo Kirchner, diputado nacional, criticó a los candidatos de Juntos por el Cambio y La Libertad Avanza por promover la privatización de empresas públicas (Infobae, 2023). Sobre este tema, en la Legislatura Nacional, Juntos por el Cambio, rechazó la iniciativa de modificación la Ley 26.466/08 que impulsa el oficialismo y se retiró de la sesión.

El actual gobernador reelecto por la Provincia de Buenos Aires y uno de los principales líderes políticos del oficialismo, Axel Kicillof, sostenía en una de declaración de campaña: "Cuando privatizaron Aerolíneas Argentinas la fundieron, la destruyeron. Aerolíneas tenía una flota de 100 aviones de los cuales volaban 24, todos los demás eran alquilados, pero estaban todos rotos porque se afanaban los repuestos para llevárselos a España, la saquearon y se quedaron con las rutas más rentables que eran las que iban a Norteamérica y Europa" (Agencia Comba, 2023).

Dentro del contexto de la segunda vuelta electoral, se destacan las voces de las candidatas que no alcanzaron esta fase, Patricia Bullrich, ex candidata por el espacio de Juntos por el Cambio y Myriam Bregman, Diputada Nacional y ex candidata a la presidencia por el Frente de Izquierda.

Bullrich, quien manifestó su respaldo a Javier Milei en la segunda vuelta, proponía para Aerolíneas Argentinas la reducción de subsidios. En su plataforma electoral, sostenía que después de un breve periodo de transición, la empresa dejaría de recibir ayuda económica del Estado. Además, abogó por la implementación de una auditoría de gestión económica y financiera junto con la presentación de un plan de negocios para lograr autosustentarse. Y añadió: "vamos a promover mayor competencia aerocomercial, con la llegada de nuevas aerolíneas que permitirá mayor cantidad de vuelos para que todos los ciudadanos puedan viajar en avión a todas las ciudades del país" (Clarín, 2023).

Lo anterior recuerda a la política denominada "Revolución de los Aviones", denominado así por el Ministerio de Transporte durante la gestión de Mauricio Macri (Juntos por el Cambio), donde se dio ingreso al mercado a nuevas compañías aéreas. Con esta política se buscaba duplicar la cantidad de personas volando, lo cual implicaría tener un impacto en el sector del turismo y en el mundo laboral (Benegas y otros, 2019). Esta apertura atrajo principalmente a compañías denominadas "low cost" o de bajo costo que se caracterizan por vender a un precio menor ofreciendo servicios básicos para los pasajeros, disminuyendo también otras variables, Miguel y Luna (2021: 248) aseguran que "...el afán por bajar los costos de la operación no se completa sin la disminución de los costos laborales, lo cual implica el avance del capital sobre las condiciones de trabajo de los trabajadores vinculados a la industria...".

La diputada por el Frente de Izquierda, Myriam Bregman, no posee declaraciones en los medios digitales sobre la empresa pública, pero se ha mantenido cercana a los reclamos gremiales de empresas tercerizadas que brindan servicios a Aerolíneas Argentinas. Los conflictos laborales en este sector han adquirido una creciente importancia a medida que surgen nuevas demandas y liderazgos emergentes provenientes de los servicios subcontratados y de las compañías de bajo costo.

La actualidad de Aerolíneas Argentinas y los desafíos futuros en torno al turismo

Pasados 15 años del proceso que culminó con la re-estatización de Aerolíneas Argentinas, resulta necesario reflexionar sobre los desafíos de esta empresa pública, no sólo en el escenario de polarización política, sino también ante la necesidad de transitar hacia un modelo turístico que tenga en cuenta las complejidades que enfrenta el sector tanto ambientales, laborales y sociales, entre otras.

Cambio Climático, emergencia ambiental

Durante mayo de 2023, Francia dio un primer paso estableciendo una medida concreta para mitigar los efectos negativos del transporte aéreo sobre el ambiente. Desde el gobierno y a través de un decreto, se prohibieron los vuelos internos de corta distancia si hubiera alternativa de realizar la ruta en tren en menos de dos horas y media. La medida surge de la ley del Clima del 22 de agosto de 2021, que fue suspendida mientras la Comisión Europea examinaba un recurso presentado por las aerolíneas (EuroNews, 26 mayo de 2023).

El decreto plantea nuevos desafíos y ejerce cierta presión sobre otros países. Sin embargo, parece estar lejos del enfoque actual de Aerolíneas Argentinas, que prioriza en sus comunicados la presentación de nuevas rutas y récords, tanto diarios como anuales, en el transporte de pasajeros. En septiembre de este año, Aerolíneas Argentinas anunció una expansión en su capacidad de asientos en un 21% en promedio respecto al año 2019. Además, destacan que en julio de 2023 transportaron 1.012.774 pasajeros, un 12% más que en 2019. Cómo récord histórico se cuantifica que en un sólo día la compañía transportó 46.822 personas (Datos oficiales portal prensa Aerolíneas Argentinas).

Se plantea una tensión entre la dimensión económica y la ambiental, que también pueden ser parte de la polarización política que genera debates parciales en torno a la rentabilidad de la aerolínea. Las discusiones actuales se centran casi exclusivamente en la dimensión económico-financiera, abordando tanto los resultados obtenidos como los subsidios recibidos. Cabe preguntar si será posible, a partir de la presión social o la necesidad imperante, un cambio de estrategia que lleve a la empresa pública a un rol activo en el cuidado del planeta, dejando de lado el modelo de negocio y centrándose en su rol de servicio público.

Desigualdad y exclusión también en el ámbito laboral

Los gremios se encuentran atentos a las discusiones políticas sobre el futuro de la aerolínea. En una cobertura que llevó adelante el diario La Nación, se citaba a los dirigentes gremiales Brey (aeronavegantes) y Biró (pilotos) quienes señalaban la importancia de defender a la línea del “ataque que vienen realizando desde distintos sectores políticos, económicos y sociales”. Ambos sindicalistas, en una muestra de unidad, reclamaron que AA siga bajo la órbita estatal y “...que las líneas low-cost sean reguladas y que se cumplan los convenios colectivos y las escalas salariales

acorde a lo que sucede hoy con la línea de bandera. Queremos pilotos, aviones y convenios argentinos” (La Nación, 2023).

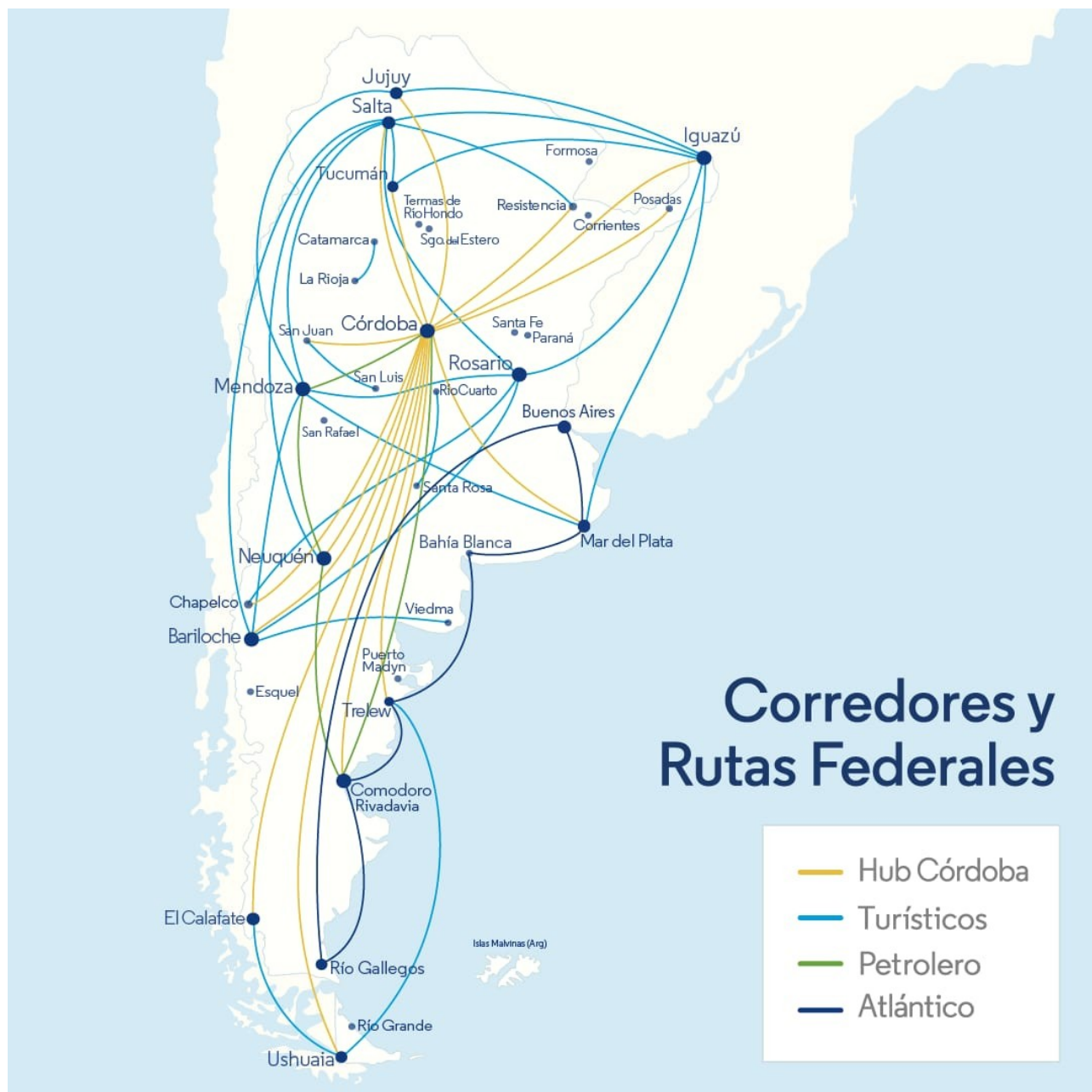
No resulta inusual la alerta en los sindicatos. Durante la privatización de la compañía de los años ‘90 la disminución del personal y el empobrecimiento de sus condiciones laborales fue notorio. De las Memorias de Privatizaciones oficiales del Ministerio de Economía, se desprende que la empresa contaba al inicio de la década con más de 10.000 empleados, número que se redujo rápidamente en el proceso de adaptación de empresa pública a privada. En 1991, se propuso un plan de reorganización y retiro voluntario. Un año después, se inició el procedimiento de crisis según dicta la ley y se licenció a 769 empleados. La política con respecto al personal continuó en los siguientes años. La reducción de la plantilla de personal entre 1991 y 1998 alcanzó el 39.5%, a pesar de un aumento del 14.55% en el último año con respecto al personal de 1997. La disminución del personal acompañó una tendencia similar en los gastos salariales, precarizando la situación de los trabajados. Aún los ajustes, la privatización no trajo la eficiencia prometida y en 2001 la empresa al borde del cierre se cede al grupo Marsans [4].

La insistencia de los gremios sobre la regulación de las compañías de bajo costo y sobre la aplicación de los acuerdos de los convenios colectivos de trabajo, reflejan la necesidad de sostener y ampliar estándares laborales justos y equitativos en el sector aéreo. La discusión sobre el futuro de Aerolíneas Argentinas no sólo muestra tensiones políticas y económicas sino una legítima preocupación sobre la equidad y el bienestar de los trabajadores en un sector desigual y complejo.

La conectividad en un país federal y desigual

El desmantelamiento de las líneas ferroviarias, la larga extensión territorial del país, la desigual situación de los destinos en términos de conectividad terrestre estimula la creación de nuevas rutas y frecuencias. Uno de los aspectos fundamentales de la Ley de Rescate de Aerolíneas Argentinas, fue la de garantizar rutas consideradas “no rentables”, que para las empresas tradicionales no reviste de interés, pero que son necesarias para la articulación de país y la región (Miguel, 2021).

Aerolíneas Argentinas es también una respuesta al desmantelamiento que padeció el sistema ferroviario en el país (tanto de traslado de pasajeros como de carga) que comienza a fines de los años ‘50, crece durante la etapa de la última dictadura en Argentina ante una ofensiva publicitaria anti-estatista y anti-industria nacional y se intensifica en la década de los noventa. Cabe señalar que la privatización de trenes trajo consigo un deterioro de los servicios de prestación y la creación de subsidios públicos a las empresas privadas. La mayor parte de los ramales fueron estatizados nuevamente ante la necesidad de volver a poner en valor los servicios (Prieto, 2020).



Fuente: Aerolíneas Argentinas aumenta las frecuencias en sus corredores y rutas federales.

Frente al desafío de la integración territorial, durante la gestión estatal, Aerolíneas Argentinas, incorporó los corredores, rutas aéreas que permiten conectar destinos sin pasar por Aeroparque (Buenos Aires). En su informe mensual de diciembre de 2022, la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad de Estado (EANA) da a conocer 57 aeropuertos en Argentina. En una nota a la prensa la empresa pública informaba que hacia fines de 2022 estaría ofreciendo como servicios 45 rutas federales sin pasar por Buenos Aires.

Aerolíneas Argentinas informa también que durante temporada alta de 2023 (enero, febrero, marzo) la mitad de los pasajeros transportados lo hicieron desde el interior del país y más de un 20% viajó mediante el sistema de intertramos y corredores federales. Disminuir el pase por Aeroparque como parada intermedia supone también eficiencia ambiental y económica. Sin desconocer los desafíos

que devienen de la crisis del cambio climático, un país más conectado plantea para los destinos (sean o no rentables) mayores oportunidades.

Conclusiones

La discusión en torno a las empresas públicas, con un enfoque en el caso de Aerolíneas Argentinas, se encuentra fuertemente influenciada por la polarización política y las ideologías en disputa. Las tensiones que se plantean entre quienes defienden la gestión estatal y quienes abogan por la privatización requieren de un debate más complejo del que se viene dando que involucre cuestiones no sólo ligadas a la rentabilidad de la empresa sino también a otras múltiples dimensiones, entre ellas, la laboral, ambiental y social.

La fragmentación política a menudo simplifica estas cuestiones complejas en discursos provocadores que buscan ganar apoyo público. Sin embargo, es esencial que el debate se base en datos concretos y análisis profundos que permitan tomar decisiones que beneficien verdaderamente a la sociedad o al menos, no la perjudiquen.

El caso de Aerolíneas Argentinas revela la complejidad sobre la gestión de empresas públicas en entornos políticos de gran fragmentación y tensión. Además, enfrenta desafíos ante debates cíclicos de poca profundidad, sin permitir una evaluación y consolidación efectiva como política de Estado. La eficiencia en la línea de bandera es fundamental, pero debe entenderse en términos de un servicio público que busque también garantizar el bienestar de los trabajadores, la preservación del medio ambiente, el servicio a los pasajeros y la integración territorial en un país federal y marcadamente desigualdad. Este equilibrio seguramente requiera de discusiones más fundamentadas en el debate público y político.

Notas:

[1] Se denomina como Consenso de Washington al conjunto de reformas de corte neoliberal aplicadas a partir de los años ochenta principalmente a países en desarrollo y en crisis y ante el condicionamiento de las entidades externas.

[2] La última dictadura militar en Argentina tuvo lugar entre 1976 y 1983.

[3] Yacimientos Petrolíferos del Estado (YPF) es otra de las empresas re estatizadas dedicada a la energía, conocida principalmente por la venta de combustible.

[4] El Grupo Marsans fue un operador del sector turístico de carácter que operó Aerolíneas Argentinas hasta su re estatización.

Referencias:

Berazza, C., Longo, G., Sabrina, C. (2015). Evaluando "en Clave Pública": Indicadores e instrumentos para la medición de capacidades estatales. Buenos Aires. Revista Estado y Políticas Públicas, 4, 17-36.

- Bertoncello, R. (2006). Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina. En A. I. Geraiges de Lemos, M. Arroyo, M. L. Silveira (Ed.). América Latina: ciudad, campo e turismo. Buenos Aires: CLACSO.
- Blutman, D., y Cao, L. (2016). Estado y Administración Pública: paradojas en América Latina. Buenos Aires: Centro de Investigaciones en Administración Pública.
- CEPAL (2017). Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política. Cepal, 359, 7.
- Diéguez, G., y Giarrizo, V. (2016). Informe Final Mapeo de Empresas Públicas en Argentina: 2003-2015. Principales características e impacto económico. Buenos Aires. Acuerdo de cooperación BID-CIPPEC.
- Furlan, A. y Hernández, F. (2011). Servicio de Transporte y Turismo. Un análisis de Red en la Costa Atlántica Bonaerense. Contribuciones Científicas GÆA, 23, 81-93.
- Giarraca, N. (2002). Argentina 1991-2001: Una década de protesta que finaliza en un comienzo. La mirada desde el país interior. Argumentos. Revista electrónica de crítica social, 1, 2002.
- Miguel, M. A. (2021). Los servicios públicos en disputa: Un abordaje a partir del caso de Aerolíneas Argentinas. Realidad Económica, 51(342), 43-70.
- Miguel A. y Luna C. (2021). La conflictividad laboral de Aerolíneas Argentinas durante la gestión de Cambiemos (2016-2018). Trabajo y Sociedad, 22(37), 245-266.
- Müller, A. E. G. (1994). Tras la privatización: Las perspectivas del medio ferroviario argentino. Desarrollo Económico, 34(134), 243-262.
- Piglia, M. (2018). Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas. Revista de Historia de la Economía y la Empresa, 12(10); 125-148.
- Stefanoni, P. (2021). ¿La rebeldía se volvió de derecha? Madrid: Siglo XXI.
- Svampa, M. (2000). Identidades astilladas. De la patria metalúrgica al heavy metal. En M. Svampa (Ed.). Desde abajo. Las transformaciones de las identidades sociales. Buenos Aires. Biblos.
- Troncoso, F. (2017). Acción colectiva y protesta. El conflicto de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas en 2001. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Yañez, M. (2019). El rol de los actores en el retorno al control público de Aerolíneas Argentinas. Buenos Aires: Universidad Nacional de Santiago del Estero, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Instituto de Estudios para el desarrollo Social (INDES).
- Wainer, A. (2018). Economía y política en la Argentina kirchnerista. Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Sociales. Revista Mexicana de Sociología, 80(2), 323-351.

Medios Digitales:

Agencia Comba (2023, 25 de mayo). Axel Kicillof: "La derecha ya dinamitó todo, después hubo que reconstruir todo". Agencia Comba.

Ámbito (2023, 29 de julio). Javier Milei también quiere privatizar YPF y Aerolíneas Argentinas. Ámbito.

Clarín (2023, 6 de septiembre). Patricia Bullrich lanzó sus propuestas de gobierno. Clarín.

El Cronista (2023, 17 de julio). El futuro de Aerolíneas Argentinas: qué quieren hacer los candidatos con la empresa estatal. El Cronista.

Euro News (2023, 26 de mayo) The Cube | Francia prohíbe los vuelos cortos: ¿Esta medida tendrá repercusiones?. Euro News.

Infobae (2023, 22 de agosto). El oficialismo avanzó en Diputados con el proyecto para bloquear una privatización de Aerolíneas Argentinas. Infobae.

Infobae (2023, 6 de septiembre) Fin del cepo, cero subsidios para Aerolíneas Argentinas y reducción drástica de ministerios: Patricia Bullrich presentó sus propuestas de gobierno. Infobae.

La Nación, (2023, 4 de septiembre).Aerolíneas Argentinas acordó un aumento salarial de 105% y se reactiva la alianza de gremios aeronáuticos. La Nación.

Página 12 (2023, 12 de agosto). Por qué Juntos por el Cambio y Milei quieren vender las empresas públicas. Página 12.

Télam. (2023, 29 de julio). Milei insistió con la idea de vender YPF y Aerolíneas Argentinas. Agencia Télam.

Télam (2023, 15 de septiembre) Aerolíneas Argentinas va por el récord de llegar a 13.500.000 personas transportadas. Agencia Télam.

Télam (2023, 10 de octubre) Massa participará de un acto con Aerolíneas Argentinas y Flybondi. Agencia Télam.

Télam (2023, 13 de octubre) Aerolíneas Argentinas transportará más de 242 mil pasajeros este fin de semana. Agencia Télam.

Fuente: <https://www.albasud.org/noticia/es/1638/tensiones-en-empresas-publicas-en-contextos-de-polarizacion-politica-el-caso-de-aerolineas-argentinas>