

# ¿Revolución de los aviones o de los subsidios?

Autor: Epelbaum Germán

Desde mediados del 2016 viene sonando, cada vez con más fuerza, que el Gobierno Nacional impulsará una “revolución de los aviones”. Se insiste con que esta política aerocomercial propiciará nuevas condiciones de regulación y legislación, así como de infraestructura, dando lugar a la llegada de muchas empresas que poblarán nuestros cielos con sus aviones. El objetivo es más que ambicioso: duplicar la cantidad de pasajeros aerotransportados, pasando de los 22 millones de boletos vendidos el año pasado a unos 44 millones para 2019. Sin embargo, la licitación de 500 rutas nuevas en la que la línea de bandera nacional no tuvo participación; las facilidades generadas por el Estado para el desarrollo de negocios privados; el abandonando rutas aéreas y la llegada de empresas desconocidas; son algunas de las decisiones del Estado Nacional que se han conjugado, encendiendo una luz amarilla en Aerolíneas Argentinas.

## Expresión del clima de época y la disputa ideológica

Aerolíneas Argentinas y Austral, privatizadas en 1990 por el gobierno menemista, fueron en su momento el *leading case* de una larga seguidilla de ventas de empresas estatales que marcaron a fuego la etapa de mayor profundidad en las políticas neoliberales en el país. Se tomó a la Línea de Bandera como el ejemplo de lo que debía ser una privatización, otorgándole centralidad a las nociones de competencia en el mercado aerocomercial y la liberalización de los cielos. En esos años, se trató tanto de cuestiones estrictamente de gestión pero también ideológicas. En el 2008, durante el primer mandato de Cristina Fernández de Kirchner, la empresa fue estatizada invirtiendo los argumentos: se propuso que la pésima gestión y el vaciamiento de Iberia y Marsans, así como cuestiones ideológicas sobre el rol del Estado y la importancia de la presencia de nuestra bandera surcando los cielos del vasto territorio nacional (aun allí donde el capital privado no consigue rédito) y proyectándose en el mundo. Los detractores de la operación, algunos de ellos forman parte del gobierno actual, reprochaban con axiomas fundados en la libertad de mercado y la necesidad de la competencia para conseguir la mayor eficiencia en el servicio. Por todo lo anterior, es posible sostener que desde hace 25 años (e incluso desde la creación de la empresa impulsada por el General Juan Domingo Perón en 1950) las políticas en torno a Aerolíneas Argentinas expresan el clima de época y la disputa ideológica entre intervención estatal y libre mercado en el país.

## Revolución de los aviones

La tan mentada “revolución de los aviones” a nivel político y comunicacional es impecable y acorde a la idea de eficiencia y modernización que propone el Gobierno Nacional. La misma permitiría a los pueblos del interior contar con sus propias rutas aéreas o aumentaría las frecuencias de las que ya

están; traería obras de infraestructura y empleo en aquellas ciudades que requieren remodelaciones en sus aeropuertos o sus accesos; disminuiría abruptamente el precio del pasaje al llegar las *low cost*; y por último, ¿qué cosa puede sonar más novedosa y del primer mundo que una “revolución de los aviones”? La injerencia en la opinión pública, con la anuencia de las grandes corporaciones mediáticas, es una constante entre las acciones desarrolladas por el Ejecutivo.

Sin embargo, tal como sostiene Pablo Luciano Potenze, más allá de las intenciones del Estado lo cierto es que aún hay pocas posibilidades de que esto se materialice. Especialmente porque, bajo el cuestionable precepto liberal de que “la oferta crea su propia demanda”, el 6 de septiembre se autorizaron 500 rutas aéreas para compañías que en algunos casos no tienen capital propio, aviones o personal suficiente para volarlas. Aunque la Argentina tiene un bajísimo índice de pasajeros transportados en relación a su población y su PBI, lo cual daría a pensar que hay un enorme nicho de crecimiento, lo cierto es que la población está concentrada en un área muy reducida y los vuelos a menos de 600 kilómetros de distancia tienen serias dificultades para competir con el ómnibus o al automóvil particular, especialmente si se tiene en cuenta las esperas, los traslados al aeropuerto, los costos del viaje, entre otras cuestiones. Entonces, es pertinente interrogarse cuánta demanda pueden llegar a tener estos destinos y, por consiguiente, cuán rentables pueden ser. Más aún, conociendo la historia de un sector del empresariado nacional es esperable que, poco tiempo después de operar las rutas a los destinos menos poblados o con menor demanda, se alegue la necesidad de recibir subsidios estatales.

En este punto, cabe señalar que el modelo de aerolíneas de fomento y conexión de pueblos aislados que guió la mayor parte de las políticas aerocomerciales de diversas naciones en todo el globo está casi obsoleto. El cielo del mundo está poblado principalmente por empresas privadas y los pasajeros aumentan de a millones cada año. Sin embargo, para entender el caso argentino hay que atender dos cuestiones. En primer lugar, el hecho de que el objetivo principal de la compañía nacional no sea la obtención de ganancia sino la de conexión de ciudades no debería ser obstáculo para, además, obtener beneficios. No obstante, en la nueva licitación que se concretó el fin de semana pasado, muchas compañías buscan volar los cielos argentinos ofreciendo destinos a los cuales ni siquiera Aerolíneas cubren. De hecho, la empresa de bandera nacional no ha licitado nuevas rutas y la planificación en el crecimiento de la empresa no está a la altura de la tan mentada “revolución de los aviones”. El argumento de que la empresa será auto-sustentable en 2019, tal como había planificado la gestión de Mariano Recalde, suena poco probable ante semejante transformación que se está planificando. Y, en segundo lugar, con estas políticas aerocomerciales la pregunta es por qué el Estado, que promueve esta enorme ampliación en el caudal aéreo, no va a participar de la misma. Esta preocupación se centra en conocer quiénes absorberán los supuestos 22 millones de pasajeros nuevos y qué porcentaje de ellos serán para Aerolíneas Argentinas. Asimismo, se van costear obras multimillonarias cuyo rédito será para los pobladores de las ciudades que habiten en donde se desarrollen las mismas, pero el beneficio económico directo será para las empresas que vuelen esos destinos. De esta forma, el Estado Nacional propone aumentar las condiciones infraestructurales y abrir juego a las iniciativas privadas, sin ampliar su capacidad ni continuar agrandando el potencial que ha adquirido en el último tiempo.

## Vender aviones

Según se ha difundido en algunos medios de comunicación con llegada a los altos mandos oficiales, la empresa estatal Austral podría desprenderse de los 24 aviones Embraer E190 adquiridos cuando la compañía fue estatizada junto con Aerolíneas Argentinas. Estos rumores aparecieron en el contexto posterior a que se conociera el fallo del CIADI por el cual el Estado debe abonar unos 320 millones de dólares por la expropiación de la empresa ( ) y tras el reflote de las sospechas de sobrepagos en la compra de dichas aeronaves. Ante esta situación, que ya fue desmentida por la empresa brasileña Embraer, entendemos que se trata de una estrategia comunicacional montada para azuzar opiniones favorables al desprendimiento de los aviones adquiridos por la gestión kirchnerista. En ese sentido, es central señalar que las presuntas dudas sobre los mecanismos por los que fueron adquiridos no puede ser elemento para modificar su uso. Nadie propondría dejar de usar el Estadio Único de La Plata o el Metrobús porteño por las sospechas que se ciñen en torno a su construcción.

Más allá de esta cortina de emociones que intenta inundar la opinión pública para cumplir con el objetivo de desprenderse de esta flota, la empresa expuso una serie de argumentos que se desmenuzan a continuación. Por un lado, el alto costo de mantenimiento de tres tipos de aviones (Boeing, Airbus y Embraer) ya que se necesitan más repuestos, más técnicos y otras cuestiones propias de la diversificación. Deshacerse de una de ellas (Embraer, la elegida) haría las cosas un tanto más sencillas. Además, los pilotos se resisten a volarlos porque pilotear una nave comercial implica hacer carrera en un tipo de avión y en caso de elegir Embraer, hay menos posibilidades de crecimiento profesional. Por último, quizás el aspecto más complejo sea que estos aviones Embraer fueron adquiridos de fábrica por la empresa a cambio de los veteranísimos y obsoletos Mc Donnell Douglas. Reportaban consumos muy bajos en combustible y un bajo costo operativo que, junto con su reducido número de plazas (104 asientos, contabilizando 96 en turista y 8 en primera) los hacía ideales para volar hacia las rutas del interior del país que mes a mes iban incorporando frecuencias, a pesar de no ser destinos tan demandados como las grandes ciudades del país. No obstante, desde la dirección de la empresa hoy se sostiene algo inobjetable: los costos de operar un avión mucho más grande son apenas más elevados que los de un Embraer y estos aviones hoy vuelan llenos. Se ha producido un aumento en la cantidad de pasajeros de cabotaje ante la reprogramación en los horarios de las frecuencias – en la etapa anterior era francamente deficiente- y sería lógico desprenderse de las aeronaves más pequeñas para adquirir otras de mayor magnitud.

Ante esta situación surge un interrogante, en especial teniendo en cuenta las expresiones pasadas y presentes de quienes conducen los destinos del país: si se venden 24 aviones que hoy forman parte del patrimonio nacional, ¿tenemos la tranquilidad de que un número igual de naves o de plazas (2496 asientos) serán adquiridas de fábrica? Ya se está hablando de la modalidad “leasing”, es decir, del alquiler de aeronaves que no formarán parte de los bienes del Estado argentino. Más aún, y tal vez más preocupante, el relativo pequeño tamaño de los Embraer les permite operar en aeropuertos que aceptan naves con una envergadura de hasta 36 metros. Tal como señalan en el blog del Aeropuerto Formosa, esta maniobra de la empresa dejará a dicha terminal aérea y a otras tantas más sin vuelos de Línea de Bandera. La alta demanda existente hará que pronto aparezcan

empresas dispuestas a volar estas rutas con sus propios aviones y donde las escasas regulaciones de un Estado en retirada harán que estas entidades privadas ejerzan un control monopólico o cartelizado de la ruta, elevando los precios, exigiendo subsidios al erario público y perjudicando a los usuarios.

Si Aerolíneas/Austral realmente tuviese intenciones de ampliar sus operaciones en el marco de una “revolución de los aviones” que llena de pasajeros las aeronaves ya disponibles, bien podría adquirir nuevo equipamiento de mayor capacidad operativa para volar esas rutas tan demandadas y preservar el de menor tamaño para continuar operando en aeropuertos más pequeños y a los que debe llegar. De lo contrario, está abandonando voluntariamente una ruta que vuela al tope de su capacidad con aviones propios hacia destinos donde ejerce un monopolio, para desprenderse de patrimonio, alquilar, perder rutas y entregarlas a operadores privados. Así, es previsible que en un corto plazo esta situación amenace las finanzas del Estado y que se termine subsidiando a las empresas para que cumplan los compromisos que ahora se asumieron. También pone en peligro los derechos y reivindicaciones laborales de los trabajadores del área y la seguridad de los pasajeros ante la desesperación de “bajar costos” en pos de hacer más rentables las operaciones.

La ampliación de los jugadores en el mercado, las obras de infraestructura, la conexión de pasajeros y el mayor dinamismo en el sector son señales saludables y necesarias. No obstante, las condiciones en las que el Estado está operando esta autoproclamada “revolución de los aviones” encienden una luz de inquietud y escepticismo. Resulta evidente que ninguna política pública es neutral en términos ideológicos, ni desvinculada con un proyecto de Estado Nacional, así como muchas veces las mismas normas pueden ser aplicadas con orientaciones y resultados muy disímiles. Sin embargo, desde Arquetipos insistiremos en que de lo que se trata es de seguir ampliando la conectividad de los argentinos, bajar los costos y permitir que más pasajeros puedan llegar a sus destinos de forma segura y accesible, sin atentar contra la seguridad de los trabajadores y viajantes o los intereses del Estado Nacional y nuestra Línea de Bandera.