

Cielos colonizados. Un año de Milei en la industria aerocomercial.

28.11.24

Con los “cielos abiertos” de Milei, la aviación comercial nacional viene sufriendo su tercera destrucción a manos de ensayos neoliberales. La primera experiencia (1990-2008) vació bienes, puestos de trabajo y rutas de Aerolíneas Argentinas. La segunda, con Macri y su ministro Dietrich (2015-2019), empujó al cierre a seis líneas aéreas privadas y arrojó a la calle a 2.644 aeronáuticos.

Durante 2024 el anarcocapitalismo hizo dos movimientos: por un lado construyó un nuevo ordenamiento legal para estimular la invasión desregulada de empresas extranjeras en el mercado de cabotaje (ya iniciada por Macri con Flybondi y JetSmart). Y por otro, sometió a Aerolíneas Argentinas a la asfixia financiera, el despojo de sus rutas en favor de “las low cost” y la expulsión del 10 % de su personal. Busca derrotar a los aeronáuticos porque sabe que son un obstáculo para destruir la línea de bandera.

De imponerse esta política, el resultado será una conectividad aérea nacional en manos de líneas aéreas pertenecientes a distintos fondos de inversión de los países centrales, Quedará una red de vuelos definida sólo en función de la rentabilidad. Habrá conexión sólo con los grandes centros urbanos y turísticos y sobrevendrá el aislamiento aéreo para 21 ciudades a las que sólo vuela la línea de bandera.

Pero el modelo de “cielos abiertos” contiene también el germen de su propia destrucción: veamos cuál es. Elementos para intervenir en un debate muy contaminado por la manipulación de los grandes multimedios.

1 Decreto colonizador

El proyecto del gobierno nacional se fue materializando en función de la negociación política que suele atravesar el tratamiento de las leyes. A fines de junio, Milei logró que se aprobara la Ley Bases en el Parlamento pero aceptando la condición de sacar a Aerolíneas Argentinas de la lista de empresas públicas a privatizar.

Pero en julio contraatacó emitiendo el decreto 599, que redujo a su mínima expresión las exigencias para asignar rutas a las líneas aéreas, a fin de atraer nuevas empresas. También desreguló la atención a las aeronaves en tierra para introducir más compañías en una actividad apetecida por lo rentable. Leyendo entrelíneas su artículo 7 se puede ver una verdadera declaración de los principios que animan la reforma. Vale la pena mencionar algunos: **“a) Libre acceso al mercado de nuevos explotadores a través de procedimientos administrativos breves y ágiles. b) Estímulo a la competencia leal entre los distintos explotadores. c) Desregulación tarifaria. (...) f) Libertad en la fijación de frecuencias”**

El decreto también abrió las puertas a una actividad peligrosa: aeronaves de escaso tamaño habilitadas para transportar pasajeros entre ciudades pequeñas, reduciendo los requisitos y controles existentes, lo que generó preocupación por los potenciales tráficos y el debilitamiento de los controles en la seguridad operacional, tema central en la aviación. El ministro Sturzenegger y el secretario Mogetta gustan decir que las autorizaciones que hasta ahora eran requisito imprescindible, en realidad eran “trámites burocráticos que dilataban los procesos”.

El alcance de la desregulación barrió con las normas más elementales: en agosto JetSmart pudo poner a volar en el cabotaje local aviones con matrícula chilena, cuando hasta ahora toda aeronave para la aviación comercial nacional debía tener matrícula argentina. También su autorizó que pudieran volar los vuelos de cabotaje con tripulaciones extranjeras: de manera que ahora pueden lucrar con el transporte de pasajeros de Argentina pero sin crear puestos de trabajo para tripulantes argentinos. Además autorizaron a líneas extranjeras a realizar operaciones hacia Europa y Estados Unidos desde Aeroparque (vuelos que antes se hacían en Ezeiza).

El decreto 599 es el sueño húmedo del capital extranjero: fue celebrado por la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), organismo que nuclea 330 líneas aéreas internacionales que transportan 80 % del tráfico aéreo mundial. Eufórico, su vicepresidente Peter Cerda describió: “el nuevo decreto permite, por ejemplo, el libre acceso al mercado para nuevos operadores mediante procedimientos administrativos simplificados”. De paso aplaudió además otro movimiento fuerte: el desplazamiento de Intercargo, empresa también del Estado argentino que en 2023 obtuvo un superávit financiero de \$1.245 millones y de \$9.636 millones hasta fines de junio de este año. Más tarde, en noviembre, el gobierno hizo trascender que preparaba la privatización de Intercargo. Es decir que privatizarán una empresa que aporta ganancias todos los años a las arcas públicas. Y además, invitarán a otras empresas privadas, muy probablemente de capital extranjero, a participar para llevarse parte de esas ganancias.

La mencionada low cost Flybondi (del grupo “global” Cartesian Capital Group y con vínculos con ex funcionarios del gobierno macrista) también celebró la desregulación a través de su Ceo Mauricio Sana: “libre acceso al mercado, más aerolíneas significan más opciones para los pasajeros. Más rutas, más vuelos y mejores precios”. Jetsmart, la otra línea de “bajo costo” que

opera en el país (el 35% es de American Airlines y el 65% de Indigo Partners, grupo inversor de EE UU), también “la vió”: dijo que “estas medidas pueden tener efectos positivos en los consumidores, en la conectividad y en el turismo, además de contribuir al crecimiento del mercado”.

Estas beneficiarias locales de la desregulación aérea y sus bufones gubernamentales suelen hablar siempre de “más rutas, más vuelos, más competencia”. Pero en realidad, ellas sólo operan un puñado de 18 rutas rentables, pese a que Flybondi tiene autorización para volar 284 rutas (incluidas las islas Malvinas), otorgada en 2018 por el ministro de Transporte Guillermo Dietrich. Y JetSmart tiene autorizadas 261 rutas desde enero de 2019. En varios destinos, reciben subsidios del dinero público para mantener la operación (“con la nuestra”). Los últimos casos que trascendieron y salieron en algunos diarios (porque suelen concretarse más bien en silencio de prensa) fueron los de Neuquén (7.000 dólares mensuales a Jetsmart para sus vuelos a San Martín de los Andes), Mar del Plata cubriendo gastos de traslado y alojamiento a las tripulaciones de Flybondi, la Ciudad de Buenos Aires poniendo subsidios para la línea amarilla, San Juan asignando 1 millón de pesos mensuales a Flybondi. Ahora, este mes de noviembre, Esquel anunció negociaciones para recibir vuelos de Flybondi comprometiéndose a subsidiar una parte de la ocupación de los vuelos. Por lo general las intendencias o provincias que usan dinero público para esto son administraciones dirigidas por el PRO o la UCR. Mientras aportan estos dineros a las low cost, levantan la voz por el gasto público que supone Aerolíneas, que le aporta mayores frecuencias de vuelos semanales (ninguna low cost tiene más frecuencias de vuelos a ciudades del interior que Aerolíneas).

2 Aerolíneas Argentinas

Apenas iniciado el año, comenzaron a llegar los previsible ataques contra la línea de bandera. En enero anunciaron la eliminación de dos destinos internacionales: Nueva York (con lo que Delta Airlines aprovechó para aumentar sus frecuencias semanales en la misma ruta) y La Habana. En un hecho simbólico del momento político del país, este último destino pasó a ser una ruta desierta, porque, en línea con las directivas de bloqueo de Estados Unidos, el gobierno de Milei coaccionó a Cubana de Aviación a dejar de volar a Buenos Aires (después de 39 años de operación ininterrumpida) al imponer a las petroleras que no le vendieran el combustible par operar sus aviones.

En febrero informaron el abandono de dos rutas regionales (Córdoba-Asunción, Bariloche-Sao Paulo) que fueron inmediatamente tomadas por las extranjeras Paranair y Azul Linhas Aéreas, respectivamente). También se levantaron las rutas Mendoza-Jujuy, Mendoza-Tucumán y Viedma-Bariloche, mientras que varias provincias vieron reducidas las frecuencias semanales de sus vuelos. Disgresión: un dato que ilustra la doble vara que aplica el PRO y la UCR con Aerolíneas. Sus dirigentes, sobre todo los de Buenos Aires, la atacan sistemáticamente y desprestigian el

profesionalismo de su personal. Pero allí donde tienen responsabilidades de gestión, suelen pedir a sus directivos la ampliación de sus frecuencias de vuelos o el mantenimiento de las rutas. Esto sucedió por ejemplo en marzo cuando la senadora Carolina Losada (UCR), fue a pedir a Aerolíneas que no levantaran los vuelos a Reconquista (Santa Fe, provincia que representa en el Senado). Lo mismo sucedió en 2023 cuando autoridades del municipio de Mar del Plata (PRO) pidieron a Aerolíneas fortalecer la conectividad con el aeropuerto de Ezeiza, donde se suele centralizar buena parte de la actividad aérea del país, para llevar mayor cantidad de turismo extranjero a Mar del Plata.

En abril anunciaron una formal reducción del 20 % de sus vuelos dentro del país.

Se eliminó la disposición que canalizaba los viajes oficiales de funcionarios de dependencias del Estado en forma prioritaria por Aerolíneas Argentinas. Así indujeron la posibilidad de que viajes oficiales se realizaran por las low cost (Flybondi y JetSmart).

Hacia septiembre, con las firmas de 20 diputados macristas contraatacaron con proyecto de privatización de Aerolíneas, en medio de los conflictos aeronáuticos por salario.

A fines de septiembre, trascendió que Santiago Caputo gastó más de 400 millones de pesos de pauta de Aerolíneas Argentinas, mientras negaban los aumentos salariales al sector.

A partir de octubre, suprimieron la ruta del “corredor atlántico”, vuelo que unía Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos con tres frecuencias semanales. Hubo aquí un pronunciamiento de los intendentes de estas ciudades patagónicas en que reclamaban su continuidad, pero no fue atendido. Se anunció este mes el levantamiento de los vuelos a Río Cuarto entre enero y abril, pero no es seguro que se restablezcan. Y antes se habían levantado las rutas Córdoba-Trelew, Rosario-Calafate, Rosario-Neuquén y Salta-Neuquén.

Una encuesta reciente de Zuban-Cordoba dejó en claro un fuerte apoyo a la línea de bandera: el 57 % de los encuestados rechazó su privatización. Hay pronunciamientos en defensa de la continuidad de Aerolíneas por parte de funcionarios de gobiernos provinciales y sus diputados y senadores. Diariamente, en los vuelos hay demostraciones espontáneas de apoyo a los empleados por parte de los pasajeros. En las instalaciones de Aeroparque recientemente la ministra Petobello fue escrachada por los pasajeros de su vuelo con el canto de “Aerolíneas no se vende”. Aun en los recientes paros de octubre/noviembre, ante las cámaras de TV pudo apreciarse el apoyo de los pasajeros, quienes pese a perjudicarse por la demora de los vuelos manifestaban solidaridad con el reclamo salarial. Pero aún no se articuló un movimiento entre las organizaciones de la sociedad civil, las fuerzas políticas, los trabajadores aeronáuticos y los sectores del Turismo, como sí sucedió en la crisis casi terminal de Aerolíneas en 2001. Este tema no escapa a las dificultades que atraviesa hoy la movilización popular en la sociedad argentina.

A fuerza de machacar a través de los medios, el capital financiero logró instalar que el gasto público que demanda Aerolíneas para su operación es un déficit. Pero esa propaganda oculta el aporte que realiza al Estado en forma de impuestos y a la actividad económica. Según el método de cálculo de IATA, Aerolíneas aportó al PBI en 2023 un total de 8.294 millones de dólares. En el mismo año había aportado hasta octubre 176.346 millones de pesos en impuestos. Cerro 2023 con superávit de 32 millones USD, récord de pasajeros y sin ejecutar el presupuesto asignado por el gobierno.

3 Aeronáuticos

En marzo comenzó la presión a los empleados para que opten por los retiros “voluntarios”: hasta ahora se deshicieron de 1500 aeronáuticos. Mientras, el gobierno provocaba un retraso salarial del 72 % al negarse a abrir las paritarias. Usó este congelamiento como una herramienta de coacción para engrosar la lista de estos retiros voluntarios, caracterizados por los sindicatos como “despidos encubiertos”.

Arrancó así un disciplinamiento de la mano de obra que abarca toda la industria, y que busca barrer cualquier reclamo sindical, sancionando, por ejemplo, las asambleas en aeropuertos por aumento salarial que se hicieron a fines de agosto. Quieren terminar con una tradición molesta, a saber: aeronáuticos que se movilizan por sus reivindicaciones encolumnados con sus organizaciones sindicales y que disputan la distribución del ingreso. Durante la presidencia de Macri, Dietrich se había ocupado de impedir una configuración sindical similar entre los trabajadores de las aéreas low cost, y montó para ello una parodia gremial con la complicidad de la Secretaría de Trabajo: nuevos sindicatos por empresa, manejados por las propias patronales y privados de los Convenios de Trabajo del sector.

Como parte de las agresiones a los aeronáuticos y sus organizaciones sindicales, en septiembre a raíz de los paros aeronáuticos en Aeroparque y Ezeiza, el gobierno declaró esencial el transporte aerocomercial, para restringir el derecho a medidas de fuerza. Pero la justicia (en causa iniciada por APLA contra el decreto del gobierno nacional) falló a favor del derecho a huelga de los trabajadores aeronáuticos, garantizando que no se les apliquen servicios mínimos.

En otra represalia, el secretario general de APLA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas), Pablo Biró, fue excluido por el gobierno del directorio de Aerolíneas Argentinas, donde por ley representa al sector trabajador. Ampliando estos aprietes contra el reclamo salarial, la ministra de Seguridad Bullrich accionó en la justicia contra Pablo Biró por “extorsión”. Lo acusó de forzar a trabajadores de Aerolíneas Argentinas a no presentarse a sus puestos de trabajo. Pero el fiscal federal Picardi cerró la causa por inexistencia de delito.

También en esos días, echaron a tres pilotos por negarse a tripular un avión para no avalar el achique de la empresa. La administración libertaria estaba devolviendo un avión alquilado a su propietario, pero sin gestionar ningún equipo de reemplazo. En octubre la Justicia ordenó reincorporar a los pilotos, pero con llamativa rapidez, a los pocos días anuló esta decisión. Los paros aeronáuticos por salario llegaron a su punto más alto a comienzos de noviembre. El gobierno acusó a los trabajadores a través del vocero Adorni de “terrorismo sindical” y puso una denuncia judicial por “secuestro de personas” y despidió un trabajador de Intercargo. Una puesta en escena destinada a criminalizar las luchas por los derechos sindicales, porque a los pocos días terminaron sentándose a negociar salarios con los mismos acusados. Acentuando la criminalización, el PRO también aportó pidiendo prisión preventiva para “los trabajadores que paralicen los aeropuertos”. No era la primera vez: en mayo diputados del PRO habían denunciado al secretario general de APA Edgardo Llano acusándolo de llamar a escrachar senadores. Nada habían dicho cuando semanas antes Milei difundió los teléfonos de parlamentarios que él consideraba “traidores”.

La reducción de la cantidad de vuelos afectó también los empleos indirectos: entre mayo y septiembre, GPS, empresa de seguridad aeroportuaria que le presta servicios a Aerolíneas, ya despidió a más de 100 trabajadores.

Los anarcoliberalistas y el PRO quieren derrotar a los aeronáuticos porque son la defensa de la línea de bandera pero además porque son un caso molesto en el país sin derechos laborales que la derecha quiere imponer. Este sector aún conserva Convenios de Trabajo que las patronales argentinas quieren eliminar para elevar la productividad y sus ganancias a costa de deteriorar el nivel de vida de los trabajadores argentinos y sus familias.

4 Seguridad operacional

La propia seguridad operacional se ve afectada. La ANAC de Milei (Administración Nacional de Aviación Civil, organismo estatal que controla la aviación), es cómplice silenciosa de los accidentes e incidentes que acostumbra a tener la aún impune low cost Flybondi en lo que va de 2024. Un despiste en aeropuerto de Bariloche que provocó el cierre del aeropuerto para las demás operaciones (20 junio), dos cierres del aeropuerto de Puerto Madryn por incidentes al aterrizar que impidieron operaciones de otras aéreas (18 diciembre y 22 julio), accidente en Mar del Plata al golpear la cola del avión en un aterrizaje (“tail strike” del 6 enero), **récord mundial** de cancelaciones (22) durante Semana Santa, aterrizajes abortados 2 veces durante el mismo vuelo en aeropuerto de Ushuaia (2 agosto). En el Aeroparque Jorge Newbery un piloto de esta línea aérea abandonó la aeronave aduciendo que la misma no estaba en condiciones de volar (16 agosto). Estos episodios, por mencionar sólo los problemas operativos del 2024 (sin comentar los años anteriores), no deben ser ignorados, y están informados por la prensa del interior en su mayoría,

porque los grandes diarios de Buenos Aires raramente los mencionan. Este mismo organismo oficial “de control” dijo en septiembre que el Ranking de Puntualidad de las líneas aéreas “carece de utilidad” y lo eliminó, en una medida para encubrir el caos de Flybondi, con récord de cancelaciones y demoras.

En tren de arbitrar un poco los problemas de funcionamiento de esa línea amarilla, el gobierno de la provincia de Buenos Aires imputó a la empresa por sus cancelaciones y falta de respuesta a los pasajeros. La low cost cuestionó la competencia de la provincia para intervenir en temas aeronáuticos.

5 Turismo

Esta actividad que nutre al transporte aéreo también sufre las actuales políticas recesivas. En octubre cayó un 37 % (con relación a octubre 2023, cifras INDEC) la llegada de turistas extranjeros, una tendencia que viene desde abril. Y aumentaron un 38 % los argentinos que viajaron al exterior. Para una economía con “crisis de deuda” como la nuestra, el turismo extranjero podría ser una herramienta para conseguir los dólares necesarios para diversos pagos. Pero la macroeconomía recesiva de Milei con consumos caros provoca el efecto contrario: aumentaron los argentinos que gastan sus dólares en el exterior y disminuyeron los extranjeros que venían a usarlos aquí (todo es muy caro y el dólar está bajo). En este sentido, en 2022 y 2023 Aerolíneas Argentinas había mostrado con éxito el aporte de una línea de bandera a la economía nacional, cuando estimuló el turismo receptivo portador de divisas instalando rutas directas a nuestros centros turísticos y sin pasar por Buenos Aires: de Sao Paulo a Salta, a Mendoza, a Bariloche y hasta a Ushuaia. De manera que estos destinos fueron “invadidos” por visitantes brasileños que le dieron mucho movimiento a esas economías locales. La mayoría de estas rutas fueron ahora desmontadas.

6 Es la economía

La economía argentina muestra una caída del consumo del 20 % interanual en octubre último (cifras Consultora Scientia), caída del 37 % del turismo receptivo (INDEC), pérdida de 146.000 empleos privados (cifras secretaría de Trabajo), caída del PBI del 3,4 % en el primer semestre comparado con 2023 y cierre de 1.000 empresas manufactureras (cifras Confederación Sindicatos Industriales).

Estos datos duros desalientan la posibilidad de un crecimiento del transporte aéreo de pasajeros en un plazo más o menos cercano. Lo que revela la estafa de las expectativas que impulsa la propaganda oficial de los “cielos abiertos”: más líneas aéreas, más vuelos, más conectividad? Sobre todo cuando se impulsa la destrucción de la aviación pública que vuela aún a destinos no rentables para garantizar la integración de la economía nacional.

Si no tienen rentabilidad, las líneas aéreas no siguen volando mucho tiempo, dejan de hacerlo. Así sucedió este año con Jet Smart cuando anunció vuelos para la ruta Buenos Aires-Montevideo, pero a los tres meses la levantó. Lo mismo pasó con esta línea cuando inauguró la ruta Buenos Aires-Concepción (Chile) en el mes de abril y a fines de mayo anunció su levantamiento. Flybondi voló en el verano a Mar del Plata, pero recientemente negó que volviera este verano, a pesar de que había recibido subsidios del municipio durante el verano anterior. Hace dos semanas, GOL anunció que dejará de volar también la ruta Buenos Aires-Bogotá: había empezado a operar la ruta en abril, en noviembre abandonó.

No es ninguna novedad decir que en un mercado que no produce consumidores con poder adquisitivo para comprar pasajes aéreos, es difícil que los “cielos abiertos” se mantengan firmes por mucho tiempo. En este rubro de la economía también pesa mucho la sensación de estar repitiendo historias ya vividas. Esto ya se dió entre 2015 y 2019, cuando la recesión, la Macrasis y la competencia salvaje de boletos baratos por la desregulación tarifaria terminó desfinanciando a seis líneas aéreas, que cesaron su actividad y dejaron en la calle a 2.644 aeronáuticos. En 2016 cerró Sol Líneas Aéreas y en 2018 LASA. En 2019 bajaron la persiana Avianca, Andes y Norwegian. Y en 2020, después de tener balances con pérdidas en todos los años de Macri, Latam aprovechó los cierres de pandemia y se fue del país (1). Elementos muy similares están condicionando esta supuesta apertura de los cielos, que hasta ahora tuvo resultados sólo en cuanto a destruir lo que funcionaba bien: 52 rutas federales (comunican ciudades del interior sin pasar por Buenos Aires), 39 destinos desde Buenos Aires. A 21 de estos sólo vuela Aerolíneas. ninguna otra línea mostró interés en hacerlo.

(1) Profundizamos el análisis del proceso 2015-2019 en nuestro libro “Por qué fracasó la revolución de los aviones?”, Red Editorial, 2022.

28.11.24

Aeroposta24

Aeronáuticos Argentinos

X @PostaAero

Aeroposta24.blogspot.com