

# Aterrizaje forzoso

## Tenemos un país donde también se permite realizar tareas de cabotaje a empresas extranjeras

12/09/2013 - Autor: Pablo Jofré Leal - Fuente: Envío público

*Lan Argentina*, parte del *holding* aerocomercial LATAM recibió la determinación del organismo regulador del sistema nacional de aeropuertos argentinos (ORSNA) mediante una resolución – la N<sup>a</sup> 123 – que daba un plazo de diez días hábiles para que el hangar, que Lan Argentina mantiene en Aeroparque, dejase de ser utilizado por la empresa internacional. Dicha medida, al cierre de esta edición tuvo su postergación por cinco días, ya que la Justicia Federal frenó el desalojo del hangar que ocupa Lan en el aeropuerto metropolitano Jorge Newbery mediante una medida “precautelar” dictada por la jueza Claudia Rodríguez Vidal; donde se solicita al Estado argentino que se abstenga de tomar medidas que afecten a la aerolínea de capitales chilenos “hasta que se defina la legalidad de lo dispuesto por el ORSNA y se informe en el plazo de cinco días dando un informe sobre el caso al amparo de la nueva ley de Medidas cautelares.

La determinación del ORSNA se remonta a partir de noviembre del año 2012 cuando se generó un proceso de redistribución de las instalaciones de distintas Líneas Aéreas en el aeropuerto bonaerense y que el ORSNA signó en un plazo a cumplir de nueve meses. El Director del organismo trasandino, Gustavo Lipovich, afirmó frente a los reclamos de Lan Argentina que *“la resolución que ordenaba la devolución del hangar en aeroparque por parte de LAN fue desatendida pro esta empresa, evitando hacer cualquier movimiento bajo el argumento que no había recibido ninguna intimación. Vencido el plazo el estado nacional emitió entonces una nueva resolución por el cual se da por extinguido el contrato firmado entre la empresa chilena y Aeropuertos Argentina 2.000”*.

La medida del organismo regulador y el plazo otorgado generó el inmediato reclamo de la empresa con capitales chilenos y reuniones apresuradas en la Cancillería chilena que aprovecharon el encuentro Binacional de ministros entre Chile y Argentina para plantear el tema. Esto, como una orientación dada desde la Moneda al canciller chileno Alfredo Moreno de Concha y buscar una solución con el Canciller argentino Héctor Timerman. Nada de ello se logró, pues el alto funcionario argentino se cuidó mucho de señalar que esto se trataba de un asunto entre un privado (LAN) y un organismo estatal argentino y que la solución al contencioso debía darse en los canales respectivos pero no en la agenda de trabajo de las cancillerías.

Por su parte la empresa chilena envió a su CEO, el accionista Ignacio Cueto quien viajó a Buenos Aires y se entrevistó el pasado jueves con el Viceministro de Economía, Axel Kicillof para acercarse a un acuerdo que permita a LAN Argentina seguir operando como lo ha hecho hasta ahora. La llegada de Cueto, quien está al frente de LAN Airlines muestra la preocupación de los dueños de LAN y del gobierno chileno frente a decisiones que

consideran *“injustas y teñidas de política”*.

Al no resultar la estrategia de alturas, la empresa acudió a mecanismos destinados a mostrar que entregar el hangar de aeroparque podía dañar el trabajo y la continuidad de la empresa. Así lo señaló el director de Asuntos Corporativos de LAN Argentina, Agustín Agraz quien afirmó que *“nuestra empresa acudirá a la justicia mediante la presentación de un amparo judicial pues tenemos un contrato por el hangar y la planta de mantenimiento hasta el año 2023, con inversiones por cinco millones de dólares y un canon mensual de 20 mil y que no podrán operar sin estos, poniendo en peligro los puestos de trabajo de 1.500 personas y los vuelos de cabotaje a 14 destinos dentro del país”*

Al margen de las dinámicas internas de los distintos grupos del Cristianismo entre ellos La Cábora, que explican algunas de las decisiones tomadas en materia aerocomercial, las autoridades de LAN Argentina también tienen una responsabilidad de no asumir o tomar con seriedad las señales que provenían desde el ORSNA y las señales emitidas en la competencia interna con Aerolíneas Argentina. Para nuestro entrevistado faltó *“olfato en los ejecutivos chilenos y sobre todo se notó cierta soberbia en la manera de enfrentar formas de hacer política que tienen que estar siempre presentes en los análisis de inversiones en otros países.*

Esta idea ha sido corroborada por declaraciones del titular del ORSNA quien ha señalado que *“nosotros los llamamos a conversar (LAN) y ellos siempre se negaron. No tener un hangar propio en aeroparque no implica que LAN no pueda operar. Muchas de las empresas que operan en el aeropuerto no cuentan con hangares y no tienen dificultades... LAN, al igual que todas las compañías áreas que tienen hoy día un espacio de hangar en el aeroparque tienen firmado un contrato con una cláusula que dice que cuando el gobierno nacional necesite ese espacio por razones de interés público, lo debe abandonar de inmediato”*.

Lo consignado por Lipovich ha sido complementado por las palabras del secretario general de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), Pablo Biró, quien en declaraciones a la prensa argentina afirmó que *“La industria aeronáutica es compleja y todos los costos son importantes. Pero es mentira que no se pueda operar sin hangar. En realidad, es más costoso. Hay muchas líneas aéreas que operan sin hangar, y de hecho en el interior del país ocurre todo el tiempo. Lo único de lo que están hablando es de rentabilidad. No es cierto lo que dice LAN”*.

La Campaña de defensa de LAN argentina ha implicado contar con el concurso de sindicatos opositores a las filas gubernamentales lo que está llevando el conflicto a otros lares, lo que puede complicar la resolución del problema. Efectivamente ha trascendido en medios del cristinismo que ejecutivos de LAN han tenido encuentros con dirigentes de la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA) que llamaron a una movilización para el pasado jueves 29 de agosto. A ello se unió una inserción de prensa en los principales medios trasandinos que tituló *“Queremos Seguir volando en Argentina”* afirmando en este inserto que la decisión de la ORSNA para que abandone el hangar en Aeroparque *“es el hecho más grave de una serie de embates contra nuestra compañía”*.

Los trabajadores de LAN Argentina se han movilizado contra la decisión gubernamental, apuntando sus dardos a que se trata de una medida “política” destinada a perjudicar a la competencia de directa de la nacionalizada Aerolíneas Argentinas que en caso de pérdida de posibilidades de cabotaje de LAN tomaría esas rutas. Ejecutivos y dirigentes gremiales ligados a LAN Argentina sostienen que detrás de estas medidas está el interés de La Cámpora, de la cual es militante, Gustavo Lipovich, al igual que el Presidente de la estatal Aerolíneas Argentinas. Mariano Recalde.

Como prueba de lo señalado salió a la luz pública un vídeo, que tiene ya tres años , donde Recalde admite ante militantes de La Cámpora, la intención de la empresa estatal de quitarles vuelos a LAN *“yo le fui a pedir (a la presidenta Cristina Fernández) algo que después voy a negar, que le suprimiera rutas a LAN; que el Estado le negara autorización para volar ciertas rutas”* Esto, por las fuertes pérdidas de Aerolíneas y el hecho que LAN Argentina domina el 30% del mercado interno de cabotaje, lo que representa un botín apetecible.

Para el ORSNA y para el gobierno argentino la conducta de LAN Argentina es alentada por la oposición, cuando faltan dos meses para las elecciones legislativas, elevando a alturas políticas una decisión técnica. Para Lipovich *“LAN se ha convertido en la Línea Aérea de la oposición”* lo que permite augurar más problemas que posibilidades de solución para la empresa con capitales chilenos y brasileños.

El palimpsesto de las medidas que se están tomando indican, que en materia aerocomercial, donde LAN está involucrado tiene el objetivo de convertir a Aerolíneas Argentinas en la empresa que monopolice el negocio de transporte aéreo de cabotaje en el país. Para eso tiene que forzar la salida de LAN A ello se une la necesidad que tiene el gobierno de Cristina Fernández de achicar el déficit fiscal, al que contribuye Aerolíneas en tanto empresa estatal con cifras que sobrepasan los 700 millones de dólares anuales. Con ese fin, buscan que la empresa, entregada para su administración a grupos del cristinismo agrupados en La Cámpora, se quede con los vuelos de LAN en el país y a partir de allí manejar el mercado, es decir las tarifas. La idea es la de potenciar los ingresos propios de Aerolíneas para evitar que el Estado tenga que seguir financiándola.

Desde la perspectiva de la empresa con capitales chilenos y brasileños se busca según el análisis del periodista trasandino Ignacio Pellizen *“no perder el lugar de privilegio que se ha tenido hasta ahora, con una perspectiva estratégica en el mercado latinoamericano, donde Argentina tiene importancia fundamental. Esto, porque el holding aerocomercial tenía un descuento del 40% sobre la tarifa que el Estado le cobraba a todas las empresas por el uso de la rampa de intercambio, hasta que el gobierno decretó que todas las empresas abonen el mismo precio. Además, que el crecimiento de Aerolíneas Argentinas – que actualmente brinda servicio a 35 destinos) implica un avance sobre el mercado, algo que no cae bien en LAN que sirve a 14 destinos en Argentina”*.

El panorama para las operaciones de LAN en Argentina, al menos bajo el mandato de Cristina Fernández no se ve auspicioso. La propia mandataria trasandina ha señalado que es necesario fortalecer a Aerolíneas Argentinas que ha tenido un importante repunte desde que fue nacionalizada. En declaraciones efectuadas en Uruguay la pasada semana, la Sra. K

señaló *“Aerolíneas representa el 80 por ciento de los vuelos de cabotaje y ha recuperado la interconexión de todo el país, porque claro, las empresas privadas van sólo a los destinos turísticos y no a la Argentina profunda”*.

No sin cierta ironía y en un claro mensaje a sus funcionarios de gobierno, como a los ejecutivos de la empresa internacional, que se han reunido la última semana, Cristina Fernández afirmó que *“Tenemos un país donde también se permite realizar tareas de cabotaje a empresas extranjeras, cosa que no le pasa a Aerolíneas en otros países...Somos un pueblo muy solidario”*. Solidarios o no la disputa por los cielos argentinos y la posibilidad de rutas internacionales que rentabilicen la empresa estatal argentina está lanzada y en eso el cristinismo nos se pierde: sí o sí con Aerolíneas y buena cuenta de ello tendrán que tomar los ejecutivos de LATAM, so pena de perder una tajada del mercado trasandino.