



Trabajo Final de Grado: Manuscrito Científico

Licenciatura en Administración Pública

Reformas Neoliberales de Argentina en los años 90:

“Privatización de Aerolíneas Argentinas”

Neoliberal reforms in Argentina in the 90s:

“Privatization of Aerolíneas Argentinas”

Autor: Olmos Miriam Inés

Legajo: VADP01146

Materia: Seminario Final de Administración Pública

Tutor: Rivero Patricia Jimena

Catamarca, junio 2023.

Índice

Resumen -----	3
Introducción -----	5
Métodos -----	13
Diseño -----	13
Instrumentos -----	14
Análisis de Datos -----	14
Resultados -----	15
Discusión -----	26
Referencias -----	34

Resumen

La década de los 90 estuvo marcada por la era neoliberal, bajo el gobierno de Menem, el cual implementó ideas renovadoras, que llevaron a la privatización de los servicios públicos, entre ellos Aerolíneas Argentinas.

En el presente trabajo se buscó analizar los diferentes factores económicos y políticos que influyeron en la privatización de Aerolíneas Argentinas durante la década de los años 90. Para esto se llevó adelante una investigación de tipo descriptiva, donde se procedió a describir los sucesos y eventos acaecidos, tomando como eje central la búsqueda de la pregunta de investigación y los objetivos planteados. El abordaje metodológico se centró en el análisis de fuentes documentales secundarias de datos y publicaciones procurando una elección que permita dar una comprensión amplia y equilibrada del tema. La documentación recopilada para el presente trabajo se extrajo de diferentes sitios de internet, trabajos de investigación, artículos, blog y papers, que hicieron referencia al tema de estudio. A su vez se procedió a realizar un análisis documental, lectura y comprensión de toda la información recabada.

Del análisis de los resultados se pudo concluir que la privatización de Aerolíneas Argentinas fue un proceso muy duro, estuvo marcado por distintos factores económicos y políticos que atravesaron la decisión de llevar a la única empresa de bandera nacional a manos extranjeras, las cuales tuvieron una gestión muy mala, compartiendo un solo objetivo en común, el vaciamiento y la quiebra de la empresa, pero no lo pudieron lograr, ya que en el año 2008, por medio de la sanción de la Ley 26.466 La empresa vuelve a manos del estado argentino.

Palabras Clave: Aerolíneas Argentinas, privatización, Reformas Neoliberales.

Abstract

The 90's were marked by the neoliberal era, under the Menem government, which implemented innovative ideas, which led to the privatization of public services, including Aerolíneas Argentinas.

In the present work, we sought to analyze the different economic and political factors that influenced the privatization of Aerolíneas Argentinas during the decade of the 90s. For this, a descriptive investigation was carried out, where the events and events that occurred were described, taking as its central axis the search for the research question and the stated objectives. The methodological approach focused on the analysis of secondary documentary sources of data and publications, seeking a choice that allows a broad and balanced understanding of the subject. The documentation compiled for this work was extracted from different internet, sites, research papers, articles, blog and peppers, which referred to the subject of study. At the same time, a documentary analysis, reading and understanding of all the information collected was carried out.

From the analysis of the results it was possible to conclude that the privatization of Aerolíneas Argentinas was a very hard process, it was marked by different economic and political factors that went through the decision to take the only national flag company into foreign hands, which had a management very bad, sharing a single objective in common, the emptying and bankruptcy of the company, but they could not achieve it, since in 2008, through the sanction of Law 26.466, the company returned to the hands of the Argentina state.

Keywords: Aerolíneas Argentinas, Privatization, Neoliberal Reforms.

Introducción

El presente trabajo de investigación está orientado a las reformas neoliberales que se produjeron en Argentina durante los años 90, para lograr comprender los diferentes factores económicos y políticos, que influyeron en las privatizaciones de servicios públicos, puntualmente en el caso de Aerolíneas Argentinas.

El término neoliberalismo suele asociarse con políticas que implican apoyar una amplia liberalización de la economía, el libre comercio en general, grandes reducciones del gasto público y de impuestos, así como disminución de la intervención del Estado en la sociedad y economía en favor del sector privado, conformado principalmente por consumidores y empresarios (Boas y Gants, 2009).

Sader (2003) entiende al neoliberalismo como un modelo hegemónico, donde lo comprende como un formato de dominación de clase adecuado a las relaciones económicas, sociales e ideológicas contemporáneas. Nace a partir de una crítica económica al Estado de Bienestar y constituye un proceso de reprivatización de las relaciones de clase antes mediada por éste.

La década de los '90 fue caracterizada como la década del auge neoliberal, signada por las políticas de ajuste fiscal, privatizaciones de empresas del sector público, achicamiento del Estado y apertura de los mercados. En Argentina, durante la década de los '90, el discurso neoliberal se consolidó como una panacea capaz de devolverle al país la estabilidad perdida y de lograr las condiciones para mejorar la calidad de vida de los argentinos, al poner a la Nación a tono con las nuevas tendencias globales (Aroskind, 2001).

Los argumentos que se sostenían eran que el Estado no lograba administrar los recursos de manera favorable y que solo el mercado era apropiado para devolver al país a un sendero de progreso y modernización, fue el rumbo que tomó en aquel entonces el gobierno de Carlos Menem.

El presidente terminó logrando la entrega del capital público que se venía gestando desde el año 1976. Se privatizó la Línea de Bandera, casi diez mil km de red vial, las empresas de energía eléctrica, de agua y cloacas, la empresa YPF, cuatro petroquímicas, las principales líneas ferroviarias, el mercado de hacienda y 33 aeropuertos entre otras tantas entregas (Borón y Thwaites Rey, 2004).

La última etapa del modelo neoliberal se vivió durante la presidencia de Fernando de La Rúa, que encontró al país prácticamente sin empresas estatales para vender, azotado por las obligaciones con los acreedores extranjeros y en una situación crítica social nunca antes vista. Argentina se puso al servicio del pago de la deuda externa y bajo la consigna de mantener la convertibilidad a cualquier costo, aun logrando un debilitamiento tal del sector estatal que no logra brindar los servicios mínimos para el funcionamiento de una sociedad (Aroskind, 2001).

Una de las tantas empresas privatizadas para poder solventar el gasto público y sostener el implantado régimen de convertibilidad de la década de los '90 fue Aerolíneas Argentinas, creada bajo el primer gobierno del General Juan Domingo Perón en el marco de su primer plan quinquenal, en el año 1950. En aquel entonces Argentina era un país que buscaba la industrialización sustitutiva donde necesitaba una red de comunicaciones más rápida y completa. Junto con la estatización de los ferrocarriles y la creación de la Flota Mercante de Ultramar se lograba crear la Línea de Bandera.

La empresa tuvo desde sus comienzos una gran implicancia territorial, volando principalmente hacia destinos de difícil accesibilidad por otros medios. Luego de su inicio vinieron décadas de un crecimiento lento pero paulatino, en el cual la empresa se mantuvo eficiente y ordenada, incorporando más equipos, mano de obra y sobre todo conectando a más y más argentinos dentro y fuera del país (Epelbaum, 2007).

En 1987 cuando se empieza a hablar sobre la privatización Aerolíneas Argentinas llevaba alrededor del 60 por ciento del tráfico aéreo y similar porcentaje en cabotaje (La Nación, 2001). Su capacidad de oferta en kilómetros venía en aumento y un 62% era utilizado por el pasaje, lo cual la ubicaba dentro de los márgenes mundialmente aceptables. El porcentaje de ocupación de los aviones era de un 67 % y participaba en un 35,4 % del mercado hacia EEUU y en un 46,5 % del tráfico a Europa. Tenía 31 aviones propios, uno alquilado y 10 millones de dólares de superávit que conformaban una buena situación operativa y económica (Aroskind, 2001). El problema radicaba en el endeudamiento del país, que dificultaba la realización de las necesarias inversiones para adaptarla al mercado aéreo internacional. A su vez Aerolíneas Argentinas se había endeudado a principios de los 80, pero no se le permitió “estatizar” sus deudas a diferencia de otras empresas por decisiones políticas. En el 1989 la deuda de Aerolíneas Argentinas era de 741 millones de dólares, la mayor parte por compromisos bancarios y sólo 94 millones por contratos de alquiler. Las opciones de Aerolíneas Argentinas parecían ser la de asociarse a otra compañía o ser privatizada (Aroskind, 2001).

Aerolíneas era una firma de 700 millones de dólares anuales de facturación y una rentabilidad de 90 millones de dólares anuales en cada uno de los 3 años anteriores a la privatización. La licitación hecha en 1990 era por 530 millones de dólares por el 85% de la empresa, mientras que el estado asumía los 868 millones de dólares que esta debía. De

los 529 millones de dólares que le correspondían al estado por la venta, cobraba sólo 220 millones; el resto se destinarían a pagar títulos de deuda (Borón y Thwaites Rey, 2004).

Mediante el decreto N°1591 del 27 de diciembre de 1989 se dispuso la privatización parcial- con participación estatal no mayoritaria- de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado y su participación accionaria en Buenos Aires Catering Sociedad Anónima y en la Empresa Operadora Mayorista de Servicios Turísticos Sociedad del Estado. Se exigía en el pliego que al menos el 51% de la participación quedase en manos argentinas, conservando así la categoría de empresa de bandera nacional. El adjudicatario gozaría de la concesión del monopolio sobre las rutas regionales e internacionales, durante cinco y diez años, respectivamente. El mismo decreto establecía que los oferentes debían incluir, entre las cláusulas de los estatutos propuestos de la nueva sociedad, “la división del capital social en clases de acciones, una de las cuales deberá pertenecer exclusivamente al Estado y otra a los participantes en el Programa de Propiedad Participada” (Boletín Nacional, 1990).

La operación se realizó mediante licitación pública internacional, a la cual se presentó un único oferente, un consorcio conformado por Iberia Líneas Aéreas Españolas (20%), Cielos del Sur S.A (ex Austral, 12%) y otros inversores locales (que reunían un 53%), cuya distribución accionaria se iría modificando con el tiempo. El 15% restante se dividió entre los trabajadores de la empresa mediante el Programa de Propiedad Participada (10 %) y el Estado Argentino (5%) (Gallo-Zurita, 2004).

El pliego de bases y condiciones para la privatización de Aerolíneas Argentinas fue aprobado en marzo de 1990. En dicho pliego se estableció que la venta de la empresa comprendería el 85% del capital accionario. En el momento de la licitación sólo había un interesado: el consorcio español Iberia-Cielos, que ofreció pagar 260 millones de dólares

en efectivo y 1.610 millones de dólares en títulos de deuda para quedarse con el 85% de las acciones. Para el año 1991 la composición del consorcio comprador se había modificado sustancialmente. Iberia alcanzó un 30 % de participación, cuatro bancos españoles poseían un 19%, las empresas argentinas Riva S.A. y Devi S.A. un 17 % cada una y el 2% restante en manos de un particular argentino con residencia en España. Mientras tanto, el Estado argentino y los trabajadores conservaban el 5% restante (Gallo-Zurita, 2004).

Hacia fines de 1995, el Estado español compró acciones de Aerolíneas en manos de Iberia, las cuales pasaron a formar parte de Interinvest S.A, sociedad compuesta por el Estado Español, a través de la SEPI- Sociedad Estatal de Participaciones Industriales- y por los bancos de inversión Merrill Lynch y Bankers Trust. Hacia octubre de 1998, la empresa norteamericana American Airlines se incorporó a Interinvest, con un 10 % del capital accionario, y se hizo cargo de la gerencia de Aerolíneas, el cual mantendría hasta principios del año 2000, cuando la SEPI – accionista mayoritario- decidió retomar el control de la empresa, cuya situación financiera se había agravado considerablemente a través de los años, hasta llegar a un estado crítico.

Debido a la situación crítica de Aerolíneas, la gerencia española comenzó a delinear un plan de reestructuración de la compañía, para hacer frente a la delicada situación de ARSA la cual se encontraba con una deuda acumulada de, aproximadamente, 800 millones de dólares, un exiguo patrimonio de 70 millones de dólares y costos operativos mensuales de 25 millones de dólares en promedio (Gallo-Zurita, 2004)

En octubre del año 2000 se realiza una convocatoria de acreedores para poder rever el futuro incierto de Aerolíneas Argentinas. La SEPI, termina vendiendo la empresa en el año 2001 al grupo Marsans (compuesto por la empresa Air Comet y una operadora

turística) que ofreció el mejor pliego. Los compradores afrontarían unos 615 US\$ millones del total de 1230 US\$ millones que se adeudaban en ese momento. Poco a poco se retoman rutas y se mejora además su servicio. Se logran acuerdos salariales, bajar la conflictividad laboral y recuperar puestos de trabajo. En el 2003 se recupera peso en cabotaje y un año después Aerolíneas logra salir de la convocatoria de acreedores. En el 2005 ciertos desacuerdos con el gobierno se profundizaron y vuelve a surgir la idea de convertir Aerolíneas Argentinas en una empresa de capital mixto argentino-español. Ese mismo año el grupo Marsans intentó crear una sucursal chilena de Aerolíneas Argentinas. Esta sucursal volaba con bastante éxito, pero en octubre de 2008 la administración del grupo la llevo a la quiebra. El grupo Marsans fue obligado a retirarse de Aerolíneas Argentinas (Epelbaum, 2004).

En julio del 2008 con motivo de la estatización, los estados contables indicaban un patrimonio neto (capital) negativo de 894 millones de pesos. La pérdida del período era de 803 millones, y los resultados no asignados, también negativos por 1.891 millones de pesos. El 17 de julio del mismo año, anunciaba la presidenta Cristina Fernández de Kirchner el proyecto de ley para la estatización de Aerolíneas Argentinas, Austral líneas áreas y las demás empresas pertenecientes al grupo Aerolíneas Argentinas. Se firmó un acta acuerdo entre el Estado Nacional y la empresa fijando las pautas para la operación. El 24 de julio del mismo año el gobierno envió al Congreso de la Nación el proyecto de estatización de Aerolíneas Argentinas (Cabot, 2019).

En agosto de 2008 el proyecto fue aprobado por diputados, y en septiembre del mismo año fue aprobado por el senado, convirtiéndose en la ley N° 26.412, que menciona: "Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, el Estado Nacional procederá al rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas"

(Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2008). En diciembre del mismo año se sancionó la ley 26.466, declarando de utilidad pública y sujeta a expropiación las acciones de la empresa del grupo.

Posteriormente el grupo Marsans comenzó una demanda en el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) por la expropiación de Aerolíneas. El enfrentamiento a cargo de Fargosi abogados se originó porque la expropiación de Aerolíneas se hizo sin acuerdo sobre la valuación de la compañía. El tribunal de tasación de la Nación consideró que la compañía estaba quebrada y tenía un valor de 832 millones de dólares mientras que la empresa española reclamaba 1560 millones de dólares por la aerolínea (El Editorial, 2008).

En el año 2009 se modernizó la flota, se adquirió simuladores de vuelo y crearon nuevas rutas intercontinentales, nacionales y regionales, poco tiempo después Austral firmó un contrato con un fabricante brasileño para la provisión de 20 aviones. En los primeros meses de gestión estatal se devolvieron 4 aeronaves desprogramadas y se incorporaron 7 nuevas. Las aeronaves en propiedad de Aerolíneas fueron las primeras compras de equipos nuevos en 17 años. Se desembolsaron 80,2 millones de dólares para su compra. (Marcarian, 2019).

No obstante en el 2017, nueve años después de la expropiación de Aerolíneas Argentinas durante el gobierno de Cristina Kirchner, el tribunal arbitral del Banco Mundial (CIADI) dictó sentencia a favor del grupo español Marsans y condenó al Estado nacional a desembolsar USD 320 millones de dólares en concepto de indemnización. El país pidió la anulación y en el año 2019 esa medida fue rechazada, por lo que la condena y la multa quedaron firmes (Marcarian, 2019).

Teniendo en cuenta la situación descripta del neoliberalismo de los años 90, en el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas y considerando los acontecimientos acaecidos durante su historia, donde se han producido cambios profundos, en el presente trabajo se propone responder al siguiente interrogante: ¿Cuáles fueron los factores económicos y políticos que influyeron en la privatización de Aerolíneas Argentinas durante la década de los 90?

A fin de responder al interrogante planteado se pretende trabajar en torno a un objetivo general y a dos específicos:

Objetivo General:

- Analizar los diferentes factores económicos y políticos que influyeron en la privatización de Aerolíneas Argentinas durante la década de los años 90.

Objetivos específicos

- Determinar las políticas de regulación que implemento el Estado Argentino, ante la privatización de Aerolíneas Argentinas en los años 90.
- Analizar las reformas estructurales de Aerolíneas Argentinas durante la gestión de los años 90, con el fin de identificar los distintos sucesos económicos que se produjeron.

Métodos

Diseño

La presente investigación tiene un alcance descriptivo, donde se procede a describir los sucesos y eventos acaecidos, tomando como eje central la búsqueda de la pregunta de investigación y los objetivos planteados.

El trabajo está orientado en las reformas neoliberales durante los años 90, tomando como caso de estudio la privatización de Aerolíneas Argentinas, para lograr comprender los diferentes factores económicos y políticos que influyeron en la privatización de la aerolínea.

El abordaje metodológico se centra en el análisis de fuentes documentales secundarias de datos y publicaciones procurando una elección que permita dar una comprensión amplia y equilibrada del tema. En ese sentido cobran gran importancia, porque son ellas las que sostienen las políticas analizadas y dejan constancia de las decisiones y problemas a resolver. Entre los documentos que destacar, se encuentran informes de autores, leyes y decretos, publicaciones de diarios reconocidos como La Nación y Perfil.

Participantes

El presente trabajo se realizó bajo referencias bibliográficas, donde se tomaron distintos informes de autores, artículos, leyes y decretos. No hubo una muestra o población de personas que forme parte de la investigación llevada adelante.

Instrumentos

La documentación recopilada para el presente trabajo se extrajo de diferentes sitios de internet, los cuales aportaban al tema de estudio. También se encontraron diferentes trabajos de investigación que hacían referencia a la privatización de Aerolíneas Argentinas, aportando datos desde la creación de la misma hasta su privatización. Se tomaron artículos, blog y papers, todos haciendo referencia al tema de estudio.

Análisis de Datos

Una vez recopilada la información necesaria por medio de los distintos instrumentos mencionados en el apartado anterior, se procedió a realizar una lectura en profundidad de los documentos, textos, libros y artículos, para luego realizar un análisis y comprensión de los mismos y poder extraer la información útil y necesaria para llevar adelante la investigación. Se tuvieron en cuenta autores que refieren al tema de estudio, como así también artículos de diarios, leyes y decretos.

Resultados

Diferentes factores económicos y políticos que llevaron a la privatización de Aerolíneas Argentinas.

A comienzo de la década de los noventa, la crisis económica que se presentaba en Argentina era muy profunda y la decisión del actual presidente de ese momento Carlos Menem, el cual gobernó desde 1989 hasta 1999, ante tal crisis, fue llevar adelante una reforma estructural, con el objetivo de poder solventar un fragmento del déficit fiscal. Como parte relevante de esta reforma que se implanto, estuvieron las privatizaciones, donde Aerolíneas Argentinas fue una de las empresas que se privatizó.

La legitimidad social a partir del respaldo de amplios sectores de la sociedad para que se lleven adelante las privatizaciones fue un factor clave. El fuerte deterioro en la calidad de las prestaciones del servicio, el desequilibrio fiscal y el creciente endeudamiento que tenía el país (la mayoría se debía a las empresas estatales las cuales fueron endeudadas durante la dictadura militar), brindaron el marco justificativo para lograr el consenso social necesario, casi sin oposición, además de contar con el apoyo de la clase empresarial local e internacional y de los organismos multilaterales de crédito (García Morales, 1988)

No obstante, la base ideológica para avanzar con una reforma estructural se venía gestando desde antes, con la última dictadura militar. Con un debilitamiento económico de los estados, el auge del neoliberalismo como promotor de la liberalización de los mercados, fueron los factores políticos y económicos desencadenantes, para modernizar un estado considerado antiguo, de estructura ineficiente y funciones obsoletas, que en dicha concepción, eran consideradas como obstáculos para la productividad y el crecimiento económico del país.

De esta forma, la relevancia de las empresas por encima de los estados se convirtió en una insignia de la época y el proceso de privatización era presentado como conveniente, tomándose como la única alternativa posible de solucionar el contexto de gran crisis en el que se encontraba Argentina (García Morales, 1988).

El proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas constituye un hito fundamental por dos transformaciones centrales. Por un lado, se debió a la alteración en la estructura de precios, en tanto las tarifas del servicio que de ser público pasó a privatizarse, fueron las que más crecieron. Por otra parte el cambio producido en las rentabilidades relativas de la economía gracias a los privilegios del contexto operativo en el que se desempeñaba la organización (en manos de grandes entes económicos extranjeros), donde de esta manera lograron apropiarse de la porción más grande de utilidades de la década. No solo la transferencia fue de activos a las empresas extranjeras que compraron Aerolíneas, sino fundamentalmente, un poder regulatorio decisivo sobre la economía en su conjunto (Azpiazu, 2002).

La privatización tuvo un impacto regresivo sobre la competitividad económica y fundamentalmente, sobre la distribución de los ingresos. La prestación del servicio en manos privadas, se caracterizó por la ineficiencia, la corrupción, la falta de inversiones y el incumplimiento de los compromisos asumidos, para ampliar el servicio, mejorar la calidad del mismo y la política tarifaria.

El gobierno al desvincularse de este servicio público, comenzó a cumplir el papel de regulador de la prestación, que en ese momento era privatizada. Sin embargo, ese rol de control que tuvo que ejercer frente a las entidades que habían comprado Aerolíneas fue débil, ejercieron mecanismos regulatorios frágiles, poco efectivos y funcionales a los propietarios (Rocca, 2013).

Políticas de regulación que implemento el Estado Argentino, ante la privatización de Aerolíneas Argentinas en los años 90.

Mediante el decreto 1591/89, el cuál entra en vigencia el 27-12-1989, se dispuso por medio de este la privatización parcial, con participación no estatal mayoritaria, de Aerolíneas Argentinas.

Dentro del decreto sancionado se mencionan los distintos artículos más relevantes a tener en cuenta:

Artículo 1º — PRIVATIZACIÓN. Disponerse la privatización parcial -con participación no estatal mayoritaria- de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO. La misma comprenderá los derechos sobre la totalidad del capital social de la EMPRESA OPERADORA MAYORISTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS SOCIEDAD DEL ESTADO y la participación sobre el CINCUENTA Y CINCO por ciento (55%) del capital social de BUENOS AIRES CATERING SOCIEDAD ANÓNIMA.

Art. 2º — LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL. Ordenase la selección de los adquirentes de la participación privada en el capital social de la futura sociedad anónima "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A." mediante el procedimiento de licitación pública internacional con base.

Dentro de los TREINTA (30) días posteriores a la vigencia del presente Decreto, el MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS confeccionará los pliegos de bases y condiciones, de acuerdo a las pautas establecidas en la Ley N° 23.696¹, su

¹ Ley 23.696. Reforma del Estado. Emergencia Administrativa. Privatizaciones y participación del capital privado. Programa de propiedad participada, protección del trabajador, contrataciones de emergencia, contrataciones vigentes, situación de emergencia en las obligaciones exigibles, plan de emergencia del empleo, disposiciones generales. Promulgada 18-08-1989.

Reglamentación y el presente Decreto. Dicho ministerio realizará el llamado a licitación dentro de los DIEZ (10) días posteriores a la aprobación de los pliegos. La adjudicación y transferencia de la futura sociedad anónima a los adquirentes deberá efectuarse en el plazo de NOVENTA (90) días desde la fecha del llamado a licitación.

El procedimiento licitatorio tramitará ante el mencionado Ministerio hasta la preadjudicación, debiendo resolverse la adjudicación por decreto del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Art. 3° — EJECUCIÓN. Instruyese al MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS para que disponga la realización y/o preparación de las siguientes medidas, en base a sus propias facultades y las que por este acto se le delegan de acuerdo al artículo 67 de la Ley N° 23.696:

1°) Transformar a AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO y a EMPRESA OPERADORA MAYORISTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en sociedades anónimas a denominarse AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA y OPERADORA MAYORISTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS SOCIEDAD ANÓNIMA, respectivamente, las que se regirán por las disposiciones del Capítulo II, Sección V, artículos 163 a 307 de la Ley 19.550² (t.o. 1984) y modificatorias.

El contrato de las nuevas sociedades comenzará a regir respecto de terceros desde su inscripción, previa aprobación de sus estatutos sociales, una vez que se adjudique la licitación pública internacional.

² Ley 19.550. Ley General de Sociedades.

Los estatutos de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO deberán ser propuestos por los oferentes, reservándose el Estado, en el pliego de condiciones, la facultad de proponer a los preadjudicatarios las cláusulas de los mismos que puedan afectar los intereses públicos en juego, así como la de aprobar sus modificaciones posteriores por Decreto del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

2º) Transferir a AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA los derechos y obligaciones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO, derivados de su designación como Aerolínea de bandera -conforme a lo dispuesto en el artículo 8º inciso 3 del presente- y las concesiones, autorizaciones y demás licencias relativas a su actividad.

Respecto al resto de las obligaciones y derechos que pueda adquirir la actual Sociedad del Estado, hasta el momento de su transferencia, el pliego de bases y condiciones determinará cuáles de ellos y en qué condiciones deberán pasar a la nueva sociedad.

3º) Establecer en las bases de la licitación el monto y condiciones del endeudamiento externo contraído por AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO, el que será asumido por el Estado sin perjuicio de las soluciones alternativas que pudieran proponer los oferentes, consistentes en la absorción total o parcial de dicho endeudamiento.

4º) Considerar la valuación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO que se llevó a cabo en 1987, por razones de economía y celeridad. El MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS deberá someter la referida tasación al análisis del BANCO NACIONAL DE DESARROLLO, a efectos de verificar si se han cumplido las previsiones contenidas en la Ley 23.696.

5º) Establecer para el Programa de Propiedad Participada que deberán proponer los oferentes, los siguientes requisitos y procedimientos:

a) La condición de empleado participante se reconocerá a toda persona vinculada a la sociedad por un contrato de trabajo celebrado conforme a la Ley de Contrato de Trabajo, que esté comprendida en un convenio colectivo y que tenga estabilidad laboral.

b) La adhesión individual de cada empleado al programa se expresará dentro del plazo de NOVENTA (90) días desde la inscripción de la sociedad y, posteriormente, en el momento en que cada empleado adquiera estabilidad laboral.

c) Cuando cese por cualquier causa la relación laboral, la participación accionaria será transferida al resto de los participantes en la forma que establezca el Acuerdo General de Transferencia previsto en el artículo 37 de la Ley N° 23.696.

Art. 4º — ESTATUTOS. Los oferentes deberán proponer los estatutos de la nueva sociedad, con todas las cláusulas particulares necesarias para su administración, entre las que deberá incluirse:

1º) La división del capital social en clases de acciones, una de las cuales deberá pertenecer exclusivamente al Estado y otra a los participantes en el Programa de Propiedad Participada.

2º) La estructura que tendrá el Programa de Propiedad Participada que se proponga, con indicación de la cantidad de acciones y/o bonos de participación que se prevé entregar a los empleados de la sociedad con arreglo al artículo 230 de la Ley N° 19.550 (t.o. 1984) y sus modificatorias.

3º) Las mayorías especiales que, en su caso, se requieran para ciertas decisiones de la asamblea y del directorio, destinadas a dar una adecuada protección a los intereses de las diversas clases de accionistas.

4º) Las normas que aseguren la participación en el directorio de los accionistas privados, del Estado y de quienes representen a los participantes del Programa de Propiedad Participada, mediante la elección de directores por categorías de acciones.

5º) Las facultades que tendrán los representantes del Estado para proteger los intereses públicos en juego, las que deberán determinarse con carácter restrictivo y limitadas a aspectos esenciales, para no afectar la libertad de administración y dirección de la nueva sociedad.

6º) Las demás condiciones relativas a la protección del interés público que se incluyan en los pliegos de condiciones.

Todas estas cláusulas quedarán sujetas a las modificaciones que proponga el Estado a los preadjudicatarios, en ejercicio de la facultad que le asigna el artículo 3º, punto 1º, último párrafo, de este Decreto.

Art. 5º — PLAN DE ACCIÓN. Los oferentes deberán presentar un plan quinquenal de acción, dividido en planes anuales, en los que se incluirán los servicios de transporte aéreo interno e internacional que cumplirá la Empresa en ese período y las actividades vinculadas, así como sus posibles resultados económico-financieros, incluido el plan de inversiones, en especial el relacionado con la expansión de la capacidad operativa de la empresa. (Boletín Nacional, 1990)

Reformas estructurales producidas en la gestión de Aerolíneas Argentinas durante los años 90.

Dentro de las reformas estructurales que hubo en los años 90, el de Aerolíneas Argentinas fue el más paradigmático. El traspaso de aerolínea de bandera a Iberia en el año 1990, fue el corolario del proceso de desregulación de la actividad aerocomercial nacional y una de las privatizaciones que inauguró la década del alud neoliberal. La situación de la empresa al momento de su privatización evidenciaba un estado en crisis y deterioro que resultaba funcional tanto a la legitimación del traspaso frente a los usuarios y a las y los trabajadores, como el descarte de cualquier posibilidad de saneamiento previo a la venta.

El principal objetivo que tuvo Iberia al comprar la empresa, era poder conformar una gran aerolínea Iberoamericana para estar en condiciones de lograr competir con las aerolíneas gigantes de Europa y Norteamérica, de cara el inminente avance de la desregulación del Mercado aéreo mundial (donde también este grupo económico había comprado acciones en las aerolíneas Viasa, de Venezuela y Iadeco, de Chile). Pero esta

estrategia planteada de expansión del servicio, se vio frustrada por la recesión económica que se manifestó a comienzos de los 90, la cual afectaría la recuperación de la actividad en adelante. La gestión privada que llevó adelante Iberia estuvo signada por innumerables incumplimientos como la reducción de las inversiones, infraestructura y personal. Se consideraba que tenía que haber sido un periodo fructífero y de crecimiento de la aerolínea para el grupo empresarial español que había comprado las acciones. La delicada situación que se presentaba ante los distintos incumplimientos e irregularidad comprometieron seriamente a la empresa, en tanto la prioridad apuntaba a preservar a Iberia (Thwaites Rey, 2001).

Luego de la publicación del primer balance, el cual ocurrió en julio de 1992, puso de manifiesto la maniobra de endeudar a Aerolíneas Argentinas lo que había sido denunciado, ante la total indiferencia de las autoridades económicas y políticas. Sin duda, aquella circunstancia hacía que la situación de la empresa fuese absolutamente deficitaria e inviable llevar adelante su permanencia. Ante esta situación tan crítica el gobierno nacional firma un nuevo convenio donde: Se acepta computar los activos de Cielo Sur (ex Austral) la cual contaba con un 12% de las acciones, en reemplazo de las inversiones comprometidas en el Programa Quinquenal de Inversiones. El Estado Nacional también se había comprometido a suscribir íntegramente el aumento de capital accionario necesario, correspondiente a la última ampliación de capital que se llevó adelante en septiembre de 1991. Esto permitió escapar de la quiebra técnica. Sin embargo los accionistas locales (socios de Iberia) suscribieron dicha obligación, pero nunca la llegaron a cumplir (Quintans, 2006).

Hacia 1994, la situación de la empresa se pone más crítica, a raíz del endeudamiento que había generado Iberia y Cielos Sur y por la explotación cada vez más deficitaria. Esta posición lleva a desembocar a un nuevo acuerdo entre el Gobierno

Nacional y el consorcio, el cual implicaría una nueva restructuración financiera y operativa, donde significo la ampliación del capital social a u\$ 500 millones por parte de Iberia, que solo apporto papeles de la deuda contra ARSA. En ese entonces el grupo Iberia se queda con el mayor paquete accionario de Aerolíneas Argentinas, dándole libertad a la empresa para definir el plan de inversiones. Se libera a ARSA (Aerolíneas Argentinas S.A) de toda restricción para la administración de los bienes y el Estado renuncia a su derecho de vetar cuestiones operativas (Thwaites Rey, 2001).

A esta privatización, se le suman los desmantelamientos que se hicieron por parte del nuevo administrador privado y también accionista mayoritario. Bajo la gestión de Iberia se llegaron a vender los principales activos, entre ellos edificios, sucursales nacionales y extranjeras y sus simuladores de vuelos, ubicados en Puerto Madero. Para el año 1995 la flota comercial que en la fecha de transferencia contaba con 28 aparatos propios y uno alquilado, solo quedaban 10, el resto se habían vendido (Quintans, 2006).

Durante la gestión de Iberia, hubo una disminución significativa en la participación en los mercados de cabotaje e internacionales, la pérdida de prestigio cada vez era más amplia. También se redujo la mitad de dotación de personal. Hacia 1996, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), asume la participación de Iberia en la aerolínea de bandera Argentina. A partir de 1998 la empresa registraba pocos bienes, ya que los grupos económicos que venían gestionando la misma, se habían encargado de vender la mayoría. En ese mismo año se incorpora a la sociedad de Aerolíneas, la empresa American Airlines, con una participación de 8,5% en ARSA. En aquel entonces los españoles los cuales contaban con la mayor parte accionaria, le cedieron la gestión gerencial a esta nueva empresa que se incorporaba al grupo económico. Como contrapartida, los norteamericanos habían prometido conseguir inversiones para aliviar la delicada situación financiera que había originado el SEPI. Por consiguiente, la gestión de

América Airlines fue muy corta (Quintans, 2006).

Hacia fines de 1999, la SEPI pasa nuevamente al frente de la gestión de Aerolíneas. De esta manera en Febrero del año 2000, American deja la administración de la empresa, dejando una deuda de 874 millones de dólares, prácticamente Aerolíneas se encontraba en banca rota. Frente a esta situación el gobierno vuelve a descartar la posibilidad de re- estatizar a la empresa. Si bien se quería salvar a la aerolínea de la quiebra, ya que era la única de bandera Argentina y en ese momento se encontraban más de 8.000 puestos de trabajo en juego (Gallo- Zurita, 2004).

Durante el 2001, la SEPI termina vendiendo sus acciones de aerolíneas al grupo Marsans, el cual tuvo una gestión muy mala, profundizando el vaciamiento de la empresa. Finalmente durante el año 2008, bajo el gobierno de Cristina Kirchner se logra enviar un proyecto al congreso, con la idea de poder por fin estatizar a Aerolíneas Argentinas. El mismo fue aprobado en agosto del corriente año, convirtiéndose en ley N° 26.412, y la empresa aérea vuelve nuevamente a ser parte del Estado argentino, el cual se hizo cargo de la deuda que había dejado la gestión anterior (Grupo Marsans) y también pagando el precio de compra en que estaba valuada la aerolínea en ese momento (Ybarra, 2008).

Discusión

El objetivo del presente trabajo fue analizar los diferentes factores económicos y políticos que influyeron en la privatización de Aerolíneas Argentinas durante los años 90. El trabajo tuvo un alcance descriptivo, centrándose en el análisis de fuentes secundarias de datos para llevar adelante la presente investigación.

La década de los 90 fueron años muy difíciles, se venía de un gobierno debilitado, con grandes deudas y empobrecimiento de un país. Menem quien asume el gobierno en el año 1989, viene con ideas renovadoras, de abrirse al mundo, con el objetivo de introducir al país a la globalización.

Como señala el autor Aroskind (2001) esta década fue caracterizada como la década del auge neoliberal, signada por las políticas de ajuste fiscal, privatizaciones de empresas del sector público, achicamiento del Estado y apertura de los mercados. En Argentina, durante la década de los '90, el discurso neoliberal se consolidó como una panacea capaz de devolverle al país la estabilidad perdida y de lograr las condiciones para mejorar la calidad de vida de los argentinos, al poner a la Nación a tono con las nuevas tendencias globales.

A partir de las políticas neoliberales, se empiezan a privatizar grandes empresas del país, buscando que estas sean la salvación de la crisis profunda que se estaba atravesando. Entre todas las empresas que privatizaron, Aerolíneas Argentinas fue una de ellas, la cual causó gran polémica y descontento, ya que era la única empresa área de bandera argentina.

No obstante se emite un decreto, N° 1591/89, el cual entra en vigencia el 27 de diciembre de 1989, donde se dispuso la privatización parcial- con participación estatal no mayoritaria- de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado y su participación accionaria en Buenos Aires Catering Sociedad Anónima y en la Empresa Operadora Mayorista de Servicios Turísticos Sociedad del Estado. Se exigía en el pliego que al menos el 51% de la participación quedase en manos argentinas, conservando así la categoría de empresa de bandera nacional. (Boletín Oficial, 1990)

En el trabajo tomado como parte de los antecedentes de Borón y Thwaites Rey (2004) se menciona que Aerolíneas era una firma de 700 millones de dólares anuales de facturación y contaba con una rentabilidad de 90 millones de dólares anuales en cada uno de los 3 años anteriores a la privatización. La licitación hecha en 1990 era por 530 millones de dólares por el 85% de la empresa, mientras que el estado asumía los 868 millones de dólares que esta debía. De los 529 millones de dólares que le correspondían al estado por la venta, cobraba sólo 220 millones; el resto se destinarían a pagar títulos de deuda.

Este antecedente deja al descubierto la mala maniobra que había realizado el Estado argentino, en el momento de privatizar la empresa de aeronave, haciéndose cargo de la deuda total que tenía aerolíneas en el momento de venderla a manos extranjeras.

Según el aporte realizado por el trabajo de Gallo-Zurita (2004), deja en claro como fue el manejo de la operación de privatización de aerolíneas argentinas, mencionando los distintos porcentajes que obtuvieron cada empresa extranjera, y dejando a la vista que el estado nacional solo se había quedado con un 5% de participación.

Pero el recorrido de la privatización de aerolíneas fue largo, este pase de mano en mano, fue vendida una y otra vez, por las empresas extranjeras que habían adquirido sus acciones.

Desde el aporte de Epelmaun (2004) se conocen las distintas empresas que fueron gestionando aerolíneas durante su privatización, y se destaca la última gestión de la empresa española Marsans, la cual llevo a la quiebra total a la ex empresa de bandera argentina.

Sin embargo, en julio del 2008 con motivo de la estatización, los estados contables indicaban un patrimonio neto negativo. El 17 de julio del mismo año, se anunciaba el proyecto de ley para la estatización de Aerolíneas Argentinas, Austral líneas áreas y las demás empresas pertenecientes al grupo Aerolíneas Argentinas. Se firmó un acta acuerdo entre el Estado Nacional y la empresa fijando las pautas para la operación. El 24 de julio del mismo año el gobierno envió al Congreso de la Nación el proyecto de estatización de Aerolíneas Argentinas. Finalmente Aerolíneas Argentinas vuelve nuevamente a manos del gobierno nacional. (Cabot, 2019).

Dicho todo lo anterior queda claro que la gestión de Aerolíneas argentinas durante su periodo de privatización tuvo varias turbulencias, no fue bien gestionada y desde un principio el rol del estado argentino con respecto a su control fue precario. Si bien como se menciona hubo un decreto 1591/89 para “cuidar” la privatización que se estaba realizando, este no favoreció en nada a la aerolínea que había dejado de ser bandera nacional.

Para seguir complementando el presente trabajo y llevar adelante los objetivos específicos planteados, también se realizó un análisis de los resultados, donde lo primero que se destacó fueron los diferentes factores económicos y políticos que llevaron a la privatización de Aerolíneas Argentinas.

El autor García Morales (1988) hace referencia sobre estos factores y destaca que: el fuerte deterioro en la calidad de las prestaciones del servicio, el desequilibrio fiscal y el creciente endeudamiento que tenía el país, brindaron el marco justificativo para lograr el consenso social necesario, casi sin oposición, además de contar con el apoyo de la clase empresarial local e internacional y de los organismos multilaterales de crédito. Queda en claro que la situación del país era crítica, y privatizar los servicios públicos, como Aerolíneas Argentinas, podía ser un salvavidas, ante el contexto que se estaba viviendo.

Azpiazu (2002) considera que el proceso de la privatización de Aerolíneas Argentinas se debió, por un lado a las estructuras de precios, donde se vio un crecimiento y por el otro lado el cambio producido en las rentabilidades relativas de la economía gracias a los privilegios del contexto operativo en el que se desempeñaba la organización (en manos de grandes entes económicos extranjeros), donde de esta manera lograron apropiarse de la porción más grande de utilidades de la década.

La privatización de la empresa no fue para nada positiva, ya que la prestación del servicio en manos privadas, se caracterizó por la ineficiencia, la corrupción, la falta de inversiones y el incumplimiento de los compromisos asumidos, para ampliar el servicio, mejorar la calidad del mismo y la política tarifaria.

Sin embargo se impusieron políticas reguladoras, promulgando el decreto 1591/89, donde en su artículo 3° inciso 3 menciona que, el Estado se tiene que hacer cargo del endeudamiento total contraído por Aerolíneas al momento de la licitación.

Este artículo no fue de mucha ayuda para el país, el cual se encontraba en crisis económica y no estaba en condiciones de seguir afrontando deudas, la idea de privatización del servicio era para favorecer a la aerolínea y al país.

Otro artículo que se puede destacar dentro de este decreto es el artículo 4°, el cual tampoco colaboró con la privatización, ya que se deja en manos de las empresas extranjeras la propuesta de los estatutos, con todas las cláusulas particulares necesarias para su administración. (Boletín Oficial, 1990)

El gobierno al desvincularse de este servicio público, comenzó a cumplir el papel de regulador de la prestación. Sin embargo, ese rol de control que tuvo que ejercer frente a las entidades que habían comprado Aerolíneas fue débil, ejercieron mecanismos regulatorios frágiles, poco efectivos y funcionales a los propietarios (Rocca, 2013).

Dentro de los resultados también se analizaron las reformas estructurales que se produjeron durante la gestión de Aerolíneas Argentinas, y se puede mencionar que esta fue el más pragmático, menciona el autor (Thwaites Rey, 2001). Aerolíneas tuvo varias gestiones, la primera empresa que adquiere Aerolíneas es Iberia en el año 1990. Al momento de privatización Aerolíneas se encontraba en un momento de crisis y deterioro, lo que también era uno de los tantos motivos para su privatización.

Iberia tuvo varios objetivos con la nueva aerolínea que había adquirido, pero no pudo llevar ninguno adelante. Lo que se pudo visibilizar por medio de este análisis realizado es que la gestión que llevo adelante fue marcada por irregularidades e incumplimientos y fraudes. El primer balance que se publica en 1992, puso en manifiesto

el verdadero fin de Iberia ante Aerolíneas Argentinas que era llevar a la quiebra a la empresa.

Bajo la gestión de Iberia se llegaron a vender los principales activos, entre ellos edificios, sucursales nacionales y extranjeras y sus simuladores de vuelos, ubicados en Puerto Madero. Para el año 1995 la flota comercial que en la fecha de transferencia contaba con 28 aparatos propios y uno alquilado, solo quedaban 10, el resto se habían vendido (Quintans, 2006).

Pero no obstante durante el año 1990 la SEPI, vuelve a tomar el mando de Aerolíneas, la cual se encontraba endeudada y en una situación financiera y económica casi irreversible. Sin embargo durante el 2001, la SEPI termina vendiendo sus acciones de aerolíneas al grupo Marsans, el cual tuvo una gestión muy mala, profundizando el vaciamiento de la empresa. (Ybarra, 2008).

En este sentido se puede observarse que todas las empresas extranjeras que tuvieron la gestión de aerolíneas Argentinas, compartían el mismo objetivo, poder vaciar a la empresa y llevarla a la quiebra.

Para finalizar, se puede concluir que durante la gestión del gobierno neoliberal de Menem, se pensaba que la actividad aerocomercial era una más entre otras, resultado antieconómico sostener una aerolínea de bandera, sumado a que el gobierno se encontraba en una gran crisis económica, vieron la oportunidad de buscar la solución dejando que el mercado se recomponga solo, y decidieron abrir los cielos al ingreso de las más eficientes transportadoras internacionales y acatar los designios de los tiempos que imponen duras reglas. Con este criterio impulsaron la privatización de Aerolíneas, la cual fue sostenida cuando todo estaba bien, pero luego de su ruina y periodo crítico la mejor opción fue venderla.

La empresa aérea de bandera nacional fue traspasada de forma muy rápida en manos de empresas extranjeras y el gobierno de turno, no logro medir los tiempos necesarios para establecer algunas pautas mínimas de funcionamiento y regulación que favorezcan a la empresa que estaba siendo “vendida”.

El rol que efectivamente termina ocupando Aerolíneas Argentinas, el cual fue un momento histórico determinado, donde el neoliberalismo caracterizaba la década de los 90, se configura como resultado de una puja de poder entre el gobierno de turno, la dirección de la empresa y las y los trabajadores, como disputa de esta contienda, donde el debate de cara a la sociedad tiene un peso fundamental. En la época que Aerolíneas atraviesa una situación crítica, o bien cuando hay un recambio de partido gobernante, cuestiones como el tipo de propiedad y su desempeño económico, pasan a ocupar el centro de debate público (Miguel, 2021).

La fortaleza del presente trabajo, es poder conocer las distintas gestiones que tuvo Aerolíneas Argentinas durante su proceso de privatización y como fueron llevadas adelante. En cuanto a las limitaciones encontradas a la hora de la recopilación de datos fue la falta de fuentes bibliográficas fiables y legitimadas.

Como debilidad se puede mencionar que los autores más destacados durante esta redacción fueron Gallo y Zurita y Thawaites Rey, donde el análisis de la información que brindaban se consideró completa y detallada para formar parte del presente trabajo. Si bien estos autores mencionados hicieron referencia a la historia, no llegaron a profundizar en las leyes y artículos que se dictaron con respecto a las privatizaciones de servicios realizadas durante el periodo neoliberal, las cuales fueron varias, y entre ellas estuvo incluida Aerolíneas Argentinas. También se destaca que en primer lugar el decreto mencionado, no logro cumplirse, el cual se considera como una falencia importante frente a una privatización.

Ante todo el análisis llevado adelante por medio de diferentes autores, se puede realizar como recomendación que el Estado este presente y cumpla con las normas y decretos que había dispuesto para que la misma sea llevada adelante de manera favorable y no surjan todos los inconvenientes que se presentaron a lo largo de la gestión Aerolíneas Argentinas mientras estuvo en manos de empresas extranjeras.

Luego para finalizar el estudio, como nuevas líneas de investigación se plantea estudiar en profundidad por el surgimiento del Decreto que no logro llevarse adelante, como también así por qué se vuelve a estatizar la empresa de aeronave.

Referencias

Aroskind, R. (2001). Controversia y debates en el pensamiento económico argentino.

Recuperado de:

<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/otros/20210722021808/Controversias-debates.pdf>

Azpiazu, D. (2002). Privatizaciones en la argentina. La captura institucional del estado.

Realidad Económica, (189), 8-16.

Boas, Taylor C.; Gans-Morse, Jordan (2009). Neoliberalism: From New Liberal

Philosophy to Anti-Liberal Slogan. Recuperado de: (<https://link.springer.com/article/10.1007/s12116-009-9040-5>)

Boletín Nacional (1990) Decreto 1591 / 1989. Aerolíneas Argentinas. Privatización.

Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.) Recuperado de:

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1591-1989-2375>

Borón, A. y Thwaites Rey, M. (2004) Las privatizaciones y la desnacionalización de

América Latina. Editorial Prometea.

Cabot, D. (2019) Quienes fueron responsables de la estatización que costará varios

millones al país. Recuperado de: [https://www.lanacion.com.ar/economia/aerolineas-](https://www.lanacion.com.ar/economia/aerolineas-quienes-fueron-responsables-estatizacion-le-costara-nid2252957/)

[quienes-fueron-responsables-estatizacion-le-costara-nid2252957/](https://www.lanacion.com.ar/economia/aerolineas-quienes-fueron-responsables-estatizacion-le-costara-nid2252957/)

Catillo Argarañas A. (2014) La protección de las inversiones extranjeras y la expropiación

de Aerolíneas Argentinas S.A. Recuperado de:

<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/34109>

Diario Perfil (2019) Argentina deberá pagar US\$ 320 millones por expropiar Aerolíneas Argentinas. Recuperado de: <https://www.perfil.com/noticias/economia/argentina-debera-pagar-us-320-millones-por-expropiar-aerolineas-argentinas.phtml>

El Editorial (2008) Senado convirtió en ley la expropiación de aerolíneas argentinas. Recuperado de: https://www.ellitoral.com/edicion-online/senado-convirtio-ley-expropiacion-aerolineas-argentinas_0_OLqS3DZy5q.html

Epelbaum, G. (2004) Aerolíneas Argentinas: Una gestión atravesada por la racionalidad técnica y la ideología política. Recuperado de: [aerolíneas argenitna.pdf](#)

Gallo, M. Zurita, M. (2004) Aerolíneas Argentinas: Un conflicto en el que las fronteras entre lo nacional y lo foráneo se desdibujan: Recuperado de: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/37093/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García Morales, F. (1998). Las privatizaciones: Economía y política de la subasta de América Latina. Primera parte. Recuperado de: <http://rcci.net/globalizacion/fg035.htm>.

Marcarian, A. (2019) El Estado fue condenado a pagar USD 320 millones por la expropiación de Aerolíneas Argentinas durante el kirchnerismo. Recuperado de: <https://www.infobae.com/economia/finanzas-y-negocios/2019/05/29/el-estado-fue-condenado-a-pagar-usd-320-millones-por-la-expropiacion-de-aerolineas-argentinas-durante-el-kirchnerismo/>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2008) Transporte Aero comercial. Ley N° 26.412. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000->

144999/144819/norma.htm#:~:text=Para%20garantizar%20el%20servicio%20p%C3%
BAblico,y%20de%20

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Presidencia de la Nación (1989) Ley 23.696.
Reforma del Estado. Emergencia Administrativa. Promulgada 18-08-1989. Recuperado
de:<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=98>

Quintans, M (2006) Proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas. Recuperado en:
<https://www.gestiopolis.com/proceso-de-privatizacion-de-aerolineas-argentinas/>

Rocca, M. (2013). Continuidades y rupturas en el accionar del estado
argentino respecto de los servicios públicos (1976-2010). Revista Enfoques,
IX(18), 19-53.

Sader, M. (2003). La trama del neoliberalismo: mercado, crisis y exclusión social.
Editorial Clasco.

Thiwaites Rey, M. (2001) Alas rotas. La política de privatización y quiebra
de Aerolíneas Argentinas. Ciudad autónoma de Buenos aires, Editorial SRL.

Ybarra, G. (2008) Ya es ley la estatificación de Aerolíneas Argentinas. Recuperado de:
[https://www.lanacion.com.ar/politica/ya-es-ley-la-es-tatizacion-de-aerolineas-
argentinas-nid1046446/](https://www.lanacion.com.ar/politica/ya-es-ley-la-es-tatizacion-de-aerolineas-argentinas-nid1046446/).