

La privatización de Aerolíneas Argentinas S.A.: una decisión política del Gobierno Nacional que abre paso a la configuración de momentos de tensión y armonía

The Privatization of Aerolíneas Argentinas S.A.: A Political Decision by the National Government that Paves the Way for the Emergence of Moments of Tension and Harmony

Cintia Caserotto Miranda

caserottomiranda.cintia@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4289-0051>

Doctoranda (Facultad de Derecho – UBA). Abogada (UBA). Magíster en Magistratura y Derecho Judicial y en Metodología de la Investigación Científica. Especialista en Elaboración de Normas Jurídicas y en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario. Docente Universitaria (UBA) y Post-Universitaria (INDAE – UNSAM). Autora de varios artículos y 4 libros en materia aeronáutica.

Recibido: 3/3/25

Aceptado: 15/6/25

Resumen

En este trabajo se identifica la construcción de un discurso político que subyace a la decisión política que adoptó el Gobierno Nacional con respecto a la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A., a partir de la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE en octubre de 2024; todo lo cual, dio paso a la configuración de momentos de armonía y de tensión en agentes sociales que se desempeñan en el ámbito del sector público como así también privado.

Palabras Claves: Privatización. Aerolíneas Argentinas. Decisión política. Gobierno Nacional. Momentos de tensión y armonía

Abstract

This paper identifies the construction of a political discourse that underlies the political decision adopted by the National Government regarding the privatization of Aerolíneas Argentinas S.A. from the issuance of DECTO-2024-873-APN-PTE in October 2024; all of which gave way to the configuration of moments of harmony and tension in social agents who work in the public as well as private sectors.

Key Words: Privatization. Aerolíneas Argentinas. Political decision. National Government. Moments of tension and harmony

I Introducción

Por medio de la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE y su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina (en adelante B.O.R.A) con fecha 2 de octubre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 4º)— se declaró sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la Ley N° 23.696 y sus modificatorias, a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. (Cfr. artículo 1º).

Se expresó entonces, que la declaración a la que se alude en el artículo 1º regirá en todo lo que fuere posible y no se opusiere, por lo establecido en el Capítulo II del Título II de la Ley N° 27.742 (Cfr. artículo 2º) y que se iba a dar cuenta de ello al Honorable Congreso de la Nación (Cfr. artículo 3º).

Los argumentos que se emplearon a fines de la emisión de este acto administrativo resultan interesantes. Particularmente, porque no se trata de un Decreto que contiene solamente argumentos de índole técnico afines a la materia aeronáutica. Por el contrario, subyace en él —a través de sus considerandos— la construcción de un discurso político minuciosamente ideado.

Tan así que, la redacción de sus considerandos enriquece el contenido de la materia aeronáutica. Y, sostenemos que la enriquecen, bajo el entendimiento de que la emisión de todo texto normativo supone la adopción de una decisión política. Decisión que habrá que sostenerse, en este caso en concreto, a través de la formulación de sus considerandos.

Vale la pena señalar que estamos frente a un Decreto que contiene CINCUENTA Y CINCO (55) considerandos en los que, como ya se adelantara, el actual señor Presidente de la Nación Argentina dio razones a los fines de declarar sujeta a privatización a la mencionada Aerolínea. Medida que el Honorable Congreso de la Nación —tal como se indica en su segundo considerando— debe aún aprobar. Tengamos en cuenta que, conforme se expresa en su quincuagésimo primer considerando, el proyecto de ley por el que se proponía la aprobación de su privatización ya tenía asignado —al momento de la publicación del DECTO-2024-873-APN-PTE en el B.O — trámite parlamentario.

Indudablemente, como era de esperar, la emisión del Decreto de referencia despertó la voz de algún sector político de la oposición toda vez que, desde el ámbito del Senado de la Nación Argentina, con fecha 17 de octubre de 2024 se le asignó trámite parlamentario a un proyecto de comunicación por el que tramitó un pedido de informes al Poder Ejecutivo Nacional (Secretaría de Transporte) relacionados con el DECTO-2024-873-APN-PTE (Expediente N° 2035-S-2024) cuyos autores fueron Alicia M. A. Kirchner (bloque Unión Ciudadana), Oscar I. Parrilli (bloque Unidad Ciudadana) y Mariano Recalde (bloque Frente Nacional y Popular) a la vez que a un proyecto de declaración (Expediente N° 2034-S-2024).

Por su parte, por medio de este último, se propuso el rechazo del mencionado Decreto y se expresó la existencia de una profunda preocupación en torno a su emisión. Sobre todo, teniendo en cuenta —tal lo expresado en el proyecto— que la medida de privatización se proyectó con respecto a una empresa estratégica para el desarrollo nacional, la conectividad interna y la soberanía económica del país.

A su vez, en dicha oportunidad, se explicitó el apoyo a los trabajadores y trabajadoras de la empresa como así también el compromiso que adoptó el bloque opositor en la defensa de los intereses del pueblo argentino frente a medidas que pudiesen afectar el patrimonio público.

Señalamos que, a la fecha de redacción del presente, a ambos expedientes —Expedientes Nros. 2035-S-2024 y 2034-S-2024— tan sólo se les asignó giro a la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte del Senado.

II La construcción de un discurso político

Este Decreto exterioriza, por excelencia, la elaboración minuciosa de un discurso político con respecto a una actividad —como lo es la aeronáutica— que de por sí es sustancialmente técnica.

Una vez leído, podrían resumirse sus puntos clave, a partir de la formulación de una serie de interrogantes tales como los que, a continuación, se detallan:

Primer interrogante: ¿Qué sostiene el Gobierno Nacional como logro o proyecto de logro propio a partir de la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE?

- El Gobierno Nacional está desarrollando un amplio programa de transformación del sistema nacional de transporte en general y aéreo en particular, tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos con la perspectiva de contribuir al incremento de la competitividad de la economía y al mejoramiento de la calidad de servicios (Cfr. sexto considerando del Decreto N° 873/2024).
- El Gobierno Nacional estableció en concordancia con lo expuesto en el párrafo anterior —y particularmente a partir de la emisión del DECTO-2024-599-APN-PTE— una política de cielos abiertos (Cfr. considerando décimo a décimo segundo del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- El Gobierno Nacional tiene como objetivo primordial la emisión monetaria CERO (0) (Cfr. considerando trigésimo tercero del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- El Gobierno Nacional se ha comprometido a destruir las causas centrales de la pobreza: emisión monetaria, déficit fiscal e inflación (Cfr. considerando cuadragésimo primero del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- El Gobierno Nacional no destinará dinero del Tesoro Nacional a financiar una empresa deficitaria como Aerolíneas Argentinas S.A., sino que la destinará, en un contexto en el que la pobreza alcanza el CINCUENTA Y DOS COMA NUEVE POR CIENTO (52,9 %) de la población y la indigencia el DIECIOCHO COMA UNO POR CIENTO (18,1 %), a atender las necesidades de los que menos tienen (Cfr. trigésimo octavo considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- El Gobierno Nacional adopta la medida de declarar sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas S. A en concordancia con la adopción de políticas concernientes al proceso de apertura económica, bajo el entendimiento de que la conectividad aérea constituye un pilar sustancial para el desarrollo económico de la Nación (Cfr. cuadragésimo cuarto considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE). Se considera que, de proceder de esta manera, los argentinos tendrán una línea aérea que competirá con las demás en igualdad de condiciones en el mercado y, oportunamente, operará con eficiencia comercial, brindando una mejor prestación del servicio; sin que ello suponga la pérdida de soberanía nacional (Cfr. cuadragésimo quinto considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).

Segundo interrogante: ¿Qué le atribuye el Gobierno Nacional a los Gobiernos que adoptaron “medidas oportunistas y populistas”? Expresión ésta, cabe remarcar, que ha sido empleada expresamente en el DECTO-2024-873-APN-PTE (cfr. cuadragésimo considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).

- Que la excesiva estructura descentralizada que heredó el Gobierno Nacional incluye más de SESENTA (60) empresas del Estado, Sociedades del Estado, Sociedades Anónimas con Participación Estatal Mayoritaria, Sociedades de Economía Mixta, otras Organizaciones Empresariales donde el Estado Nacional tiene Participación Mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias, y Entes Públicos excluidos expresamente de la Administración Nacional (Cfr. décimo cuarto considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- Que pese a la vigencia de la Decisión Administrativa N° 85/18 de la Jefatura de Gabinete de Ministros, por la que se aprobaron los “Lineamientos de Buen Gobierno para Empresas de Participación Estatal Mayoritaria de Argentina” que establecieron que las empresas en las que el Estado Nacional tenía participación mayoritaria —tal el caso de Aerolíneas Argentinas S.A.— debían ser gestionadas con criterios de buen gobierno y eficiencia; dichos lineamientos no parecen haber sido observados por los Gobiernos que adoptaron medidas “oportunistas y populistas” (Cfr. décimo quinto y décimo sexto considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- Que a pesar de las “buenas intenciones” —expresión ésta empleada en el DECTO-2024-873-APN-PTE— que tuvieron los Gobiernos que adoptaron medidas “populistas y oportunistas” con respecto al rescate de Aerolíneas Argentinas S.A. (lo cual se logró mediante la sanción de la Ley N° 26.412), el Estado Nacional debe garantizar la prestación del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga; el proceso de crecimiento del turismo nacional e internacional y del Producto Bruto Interno; el ingreso de divisas y la integración internacional (Cfr. Mensaje de la Ley N° 26.412); la proyección positiva de la imagen del país y la recepción de

usuarios locales y extranjeros con hospitalidad, compromiso y conciencia. Circunstancia ésta, que en los términos del aludido Decreto, ello no se concretó después de DIECISEIS (16) años de estatización. Años en los que Aerolíneas Argentinas S.A. arrojó pérdidas, y así todo, los Gobiernos que adoptaron medidas “populistas y oportunistas” decidieron garantizar su operatividad a través de la realización de aportes del Tesoro Nacional (Cfr. vigésimo tercer considerando del Decreto N° 873/2024).

Tercer interrogante: ¿En qué situación habría encontrado el Gobierno Nacional a Aerolíneas Argentinas S.A.?

Déficit crónico de la compañía aérea en un contexto en el que sus empleados mantenían importantes beneficios: pasajes gratis en clase ejecutiva que recibían los pilotos y su grupo familiar; disponibilidad de pasajes sin costo a favor de DOS (2) familiares o de UN (1) acompañante para los días festivos en los que debían trabajar; pago de suplementos en dólares estadounidenses a los pilotos y grandes descuentos para el personal jubilado, entre otros (Cfr. vigésimo quinto considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).

- Dotación de MIL CIENTO SIETE (1.107) pilotos de línea para OCHENTA Y UN (81) aeronaves activas. Lo cual, representaba una relación de aproximadamente CATORCE (14) pilotos por cada avión operativo; un número desproporcionado con relación a los estándares de la industria a nivel mundial (Cfr. vigésimo sexto considerando del Decreto N° DECTO-2024-873-APN-PTE).
- Sobredimensionamiento de su estructura si se efectuaba una comparación con respecto a la estructura que presentaban, al momento de la emisión de dicho Decreto, las compañías aéreas de la región. Así, se expresó que mientras la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. contaba con un promedio de CIENTO VEINTICINCO (125) empleados por aeronave, Gol Líneas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL”) disponía de NOVENTA Y SIETE (97) y la Compañía Panameña de Aviación S.A. (“Copa Airlines”) de SETENTA (70) (Cfr. considerando vigésimo séptimo considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- Realización de aportes del Tesoro que efectuó el Estado Nacional correspondientes, aproximadamente, con la suma de DÓLARES ESTADOUNIDENSES OCHO MIL MILLONES (USD 8.000.000.000) desde la estatización de la compañía hasta la fecha de emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE.

Cuarto interrogante: ¿Qué sostiene el Gobierno Nacional en cuanto a cuál es la tendencia del mercado aerocomercial a nivel mundial?

- Que las compañías de banderas relevantes vinculadas con países con superficies territoriales mayores que la República Argentina, evolucionaron a sistemas de propiedad mixta, mayoritariamente privada como ser: el Estado canadiense que contaba solo con el SIETE POR CIENTO (7 %) de participación accionaria en *Air Canada*, el Estado australiano que no participaba en el capital accionario de *Qantas Airlines Limited*, *Air India Limited* que no contaba con participación del Estado Indio y lo mismo sucedía con *Deutsche Lufthansa AG* respecto al Estado alemán (Cfr. considerando vigésimo octavo y vigésimo noveno considerando del DECTO-2024-873-APN-PTE).

Quinto interrogante: ¿Qué razones brindó el Gobierno Nacional a los fines de justificar, en este caso, la aplicación de la Ley N° 23.696 que, por cierto, fue modificada por el Decreto N° 70/23?

- Que el procedimiento a seguir para la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. se debía sustanciar conforme lo establecido en la Ley N° 23.696 y sus modificatorias porque justamente, se trataba de una ley que fue sancionada para abordar temas sensibles y técnicos como son los procesos de privatización que, por supuesto, requerirían de un abordaje sin dilaciones. Además de que, va de suyo que, deberían aplicarse los principios rectores establecidos en el Capítulo II del Título II de la Ley N° 27.742 (Cfr. cuadragésimo séptimo y quincuagésimo del DECTO-2024-873-APN-PTE).
- Que tal como prescribe el artículo 17 de la Ley N° 23.696 y sus modificatorias, el Poder Ejecutivo Nacional podría optar, sin que esta enumeración pudiese considerarse taxativa, por materializar dicha privatización por medio de: (i) la venta de los activos de la empresa, como unidad o en

forma separada; (ii) la venta o colocación de acciones, cuota partes del capital social o de establecimientos o haciendas productivas en funcionamiento; (iii) la locación con o sin opción de compra; (iv) la administración con o sin opción de compra; (v) la concesión, licencia o permiso o, en su defecto, por la combinación de las modalidades mencionadas, entre otras (Cfr. considerando cuadragésimo octavo del Decreto N° DECTO-2024-873-APN-PTE).

- Que tales modalidades podrían, llegado el caso, abarcar la transferencia a una o varias personas humanas, personas jurídicas privadas, municipios, provincias, Ciudad Autónoma de Buenos Aires o cualquier otra persona jurídica pública (Cfr. considerando cuadragésimo noveno del DECTO-2024-873-APN-PTE).

III Del discurso político a su pretensión de puesta en práctica

Hemos visto, bajo el subtítulo anterior, el discurso político que se exterioriza con la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE.

Veamos ahora cómo ese discurso político que se proyectó en ese texto normativo y que al día de la fecha requiere que el Honorable Congreso de la Nación sancione una ley por la que se apruebe la Declaración de Privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. a la que refiere el DECTO-2024-873-APN-PTE ha ido avanzando en su pretensión de efectiva puesta en práctica.

Circunstancia esta, claro está, que supone identificar todos los pasos que el Gobierno Nacional fue dando en pos de alcanzar dicha privatización. Privatización que, a la fecha de redacción de este artículo, no se ha alcanzado aún.

Veamos. Con fecha 25/09/2024 se reunieron, de manera conjunta, las Comisiones de Transporte y Presupuesto y Hacienda de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Allí, fueron invitados a exponer los funcionarios José ROLANDI (Vicejefe de Gabinete de la Nación), Franco MOGETTA (Secretario de Transporte) y Hernán GÓMEZ, (Subsecretario de Transporte Aéreo). En dicha oportunidad, se debatieron los expedientes 5030-D-2024 de fecha 9/09/2024 (cuyos firmantes fueron el Diputado Hernán LOMBARDI y otros perteneciente al Bloque PRO) y 5401-D-2024 de fecha 20/09/2024 (cuyos firmantes fueron el Diputado Juan Manuel LOPEZ y otros perteneciente al Bloque Coalición Cívica).

A los pocos días —para ser precisos el 2 de octubre de 2024— el Poder Ejecutivo Nacional envió su propio proyecto de ley (N° 0016-PE-2024) en el que propuso la aprobación del DECTO-2024-873-APN-PTE; cuyos firmantes fueron Javier Gerardo MILEI, Guillermo Alberto FRANCO y Luis Andrés CAPUTO. Como podrá apreciarse, el mismo día en que comenzó a regir el DECTO-2024-873-APN-PTE — esto es: el 2 de octubre de 2024— el Poder Ejecutivo Nacional envió su proyecto de ley proponiendo la aprobación del DECTO-2024-873-APN-PTE.

Posteriormente, con fecha 29 de octubre de 2024, se sustanció una nueva Reunión Conjunta de las Comisiones de Transporte y Presupuesto y Hacienda en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación que finalizó con un Despacho de Comisión (Cfr. Orden del Día N° 549 impreso el día 1° de noviembre de 2024). La emisión del Dictamen de Mayoría —a favor de la aprobación de la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A.— se logró a partir de las firmas de los Bloques: La Libertad Avanza, el PRO y la de algunos radicales mientras que, por la minoría, se firmaron tres dictámenes: uno de Unión por La Patria, otro de Acuerdo Federal y Democracia para Siempre y, finalmente, otro del Frente de Izquierda.

Según lo informado en varios medios de comunicación (Celchini 2024; Viñas, 2024 y Cayón, 2024) pese a la emisión del Dictamen de Mayoría, no se ha convocado a su tratamiento en sesión dado que no estarían —de momento— alcanzándose los votos necesarios para poder aprobar el proyecto de ley en la Cámara de Diputados.

Sin embargo, con posterioridad a la emisión del Despacho de Comisión en sentido favorable y a la espera, al mismo tiempo, del alcance del quórum necesario para poder asignarle tratamiento al mencionado proyecto en el Recinto; se suscitaron una serie de medidas por parte de los gremios aeronáuticos, tales como los que pasan a detallarse a continuación.

El miércoles 6 de noviembre de 2024, los trabajadores de *Intercargo S.A.U* —nucleados en la Asociación del Personal Aeronáutico— llevaron a cabo un paro sorpresivo en el Aeropuerto “Aeroparque Jorge Newbery” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Lo cual, generó demoras y cancelaciones en vuelos concernientes a diversas líneas aéreas más no con respecto, en concreto, a Aerolíneas Argentinas S.A.

El motivo de su realización se fundó en el despido arbitrario del que habría sido víctima uno de los trabajadores de *Intercargo S.A.U.*

Por su parte, desde la Secretaría de Transporte se esgrimió que fue la propia empresa *Intercargo S.A.U.* la que decidió desvincularlo toda vez que omitió el cumplimiento de la orden atinente a permanecer en el cargo hasta ser relevado por un compañero. Lo que, a fin de cuentas, terminó demorando, por dos horas, la entrega de valijas a los pasajeros (S/a (a), 2024).

A su vez, ese mismo día, el director nacional de Normativa y Relaciones con los Poderes Judiciales del Ministerio de Seguridad presentó una denuncia contra miembros de la Asociación del Personal Aeronáutico y de la Firma *Intercargo S.A.U.* por presuntos delitos de privación ilegítima de la libertad, extorsión y entorpecimiento al transporte aéreo (S/a. i, 2024).

Al día siguiente —el jueves 7 de noviembre de 2024— la Secretaría de Transporte emitió la RESOL-2024-49-APN-ST#MEC —la cual comenzó a regir esa misma fecha— por medio de la cual, centralmente, se aprobó el “Proceso de otorgamiento de las autorizaciones aerocomerciales de servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general” (Anexo I: IF-2024-119207090-APN-SSTA#MEC); quitándole de esa manera a la empresa *Intercargo S.A.U.* el carácter de exclusividad que venía, de momento, desempeñando en lo referente a la prestación del servicio de rampa en general.

Asimismo, corresponde poner de resalto que, en esa misma fecha, el Gobierno Nacional desvinculó a 15 empleados de la firma *Intercargo S.A.U.* que un día antes —con exactitud el miércoles 6 de noviembre— había tomado de: “(...) rehenes a los pasajeros a través de un piquete aéreo” (Caputo, 2024, s/p).

Seguidamente, el viernes 8 de noviembre de 2024, el actual señor Presidente de la Nación Argentina, en el marco de una entrevista que le realizara ese mismo día personal de *FM La Patriada* luego de una reunión que aquél tuviera con Ministros, expresó “En la Argentina se sale laburando, no parando ni extorsionando. Se terminó la extorsión en Argentina” (S/a. (e), 2024).

Fue ese mismo viernes, precisamente, en que se reunieron en la sede de Aerolíneas Argentinas S.A. su respectivo personal junto a los gremios aeronáuticos: la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), la Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA) y la Asociación del Personal Aeronáutico (APA). Aunque, en distintos horarios. Esto es: a las 14:00 hs, a las 15:00 hs y a las 16:00 hs, respectivamente. Ello así, fundamentalmente, con el objeto de reiniciar las negociaciones salariales que se vieron interrumpidas luego de la adopción de diversas medidas de fuerza (S/a. (f), 2024).

Posteriormente, el miércoles 13 de noviembre de 2024 a las 4:15 hs, tuvo lugar la firma de actas precuados en las que se consagraron cuestiones atinentes a la recomposición salarial —significativas de un aumento del 16% para seis meses— como así también a la realización de recortes de beneficios que se suscitaban en la práctica. Actas, todas las cuales, fueron ratificadas el día jueves 14 de noviembre por los miembros de los tres gremios (Ceriotto, 2024).

En menos de 48 horas, el Secretario de Transporte, ratificó la intención del Presidente de la Nación en lo referente a privatizar totalmente a Aerolíneas Argentinas S.A (S/a. (c), 2024).

Por su parte, el Vocero Presidencial Manuel Adorni (2024) twitteó:

Estimados, ahora sí: finalmente lo hemos logrado. El Gobierno dispuso el fin de los privilegios de la casta aeronáutica: fin a los traslados gratis en remises, fin al asiento de descanso en clase ejecutiva para vuelos a Europa, fin a los pasajes vacacionales gratis para familiares directos de pilotos y a pilotos jubilados, fin a que el horario de trabajo comience cuando comienza el traslado inicio en remis. Fin a los privilegios de unos pocos. Fin del delirio. (s/p).

En otro orden de ideas, el titular de la Asociación Argentina de Aeronavegantes expresó “(...) el tema no está solucionado porque estábamos un 90% abajo. Tenemos que seguir negociando, pero descomprimos. Esto nos garantiza un tiempo de paz social.” (De Villalobos, A, 2024, s/p).

Como puede apreciarse, pese al alcance de la paz social que creyó haber alcanzado el sector gremialista en lo referente a Aerolíneas Argentinas S.A., lo cierto es que se rumoreó durante noviembre del año pasado, el posible tratamiento del proyecto de ley atinente a su privatización en sesiones extraordinarias. Algo que se esperaba que el Poder Ejecutivo Nacional anunciara por medio de la emisión de un Decreto (Struminger, 2024).

Precisamente, a principios de enero de este año, el Poder Ejecutivo Nacional convocó al Honorable Congreso de la Nación a Sesiones Extraordinarias —en uso de las facultades previstas en los artículos 63 e inciso 9º del artículo 99 de la Constitución Nacional— para el tratamiento de los asuntos comprendidos en su Anexo (IF-2025-03563667-APN-JGM).

Sin embargo, el Anexo no prevé dentro del temario, el tratamiento del proyecto de ley por el que se propone la aprobación de la privatización de Aerolíneas Argentinas. Veamos, juntos, su contenido:

1. Proyecto de Ley por el cual se aborda de manera integral el fenómeno del crimen organizado en el país - Ley Antimafias- (Msje. 15/24, Exp. Diputados 1-PE-2024, Exp. Senado 18-CD-2024).
2. Proyecto de Ley tendiente a modificar el Código Procesal Penal y Código Procesal Penal Federal (T.O. 2019) a fin de regular la realización del Juicio en Ausencia del Imputado. (Msje. 45/24, Exp. Diputados 9- PE-2024).
3. Proyecto de Ley tendiente a modificar el régimen de Reiterancia, Concurso de Delitos y Unificación de Condenas (Msje. 18/24, Exp. Diputados 4-PE-2024).
4. Proyecto de Ley de Reforma para el Fortalecimiento Electoral (Msje. 64/24, Exp. Diputados 22-PE-2024).
5. Proyecto de Ley sobre Ficha Limpia a ser remitido por el PODER EJECUTIVO NACIONAL. Proyecto de Ley sobre Compensación e Índice de Actualización de Quebrantos a ser remitido por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.
6. Consideración de Pliegos que requieran Acuerdos para designaciones y promociones del H. Senado de la Nación. (IF-2025-03563667-APN-JGM, s/p).

IV Lectura interpretativa del discurso político y de su pretensión de puesta en práctica a partir de los aportes de Winch (1971) y Giddens (1982)

Giddens (1982) anticipó que los sistemas sociales constituyen una totalidad estructurada consistente en prácticas sociales.

A su vez, expresó que la estructura —conformada centralmente por reglas y recursos (ej. poder y dialéctica del control)— resulta virtual. Si es que entendemos por virtualidad la circunstancia de que esa estructura no existe *per se*, sino a partir de su cognoscibilidad por los agentes sociales. Recordemos que este atributo —el de la cognoscibilidad— junto con el de la capacidad constituyen dos de los componentes de la conducta humana (Giddens, 1982).

En definitiva, son los agentes sociales quienes —a partir de esa cognoscibilidad— ponen en práctica la estructura. Ello así, aun cuando su puesta en práctica de lugar a la configuración de condiciones no anticipadas y, hasta en ocasiones, de consecuencias no intencionadas.

Tengamos incluso en cuenta que, en todo momento, Giddens (1982) concibe a los agentes sociales como sujetos actantes y razonantes.

Sujetos que, al mismo tiempo, forman parte de una dinámica social que se encuentra cargada de momentos de conflicto en los que existe una tensión entre intereses contrapuestos a la vez que de momentos de armonía; dado que algún grado de cooperación y de acuerdo general sobre determinados valores deben existir en pos de la supervivencia social (Giddens, 2009).

Cabe resaltar que Giddens (2009) destaca que uno de los puntos interesantes a analizar entre las interrelaciones que se suscitan entre el conflicto y el consenso es la ideología; que no es otra cosa que ciertos valores y creencias que, muchas veces, contribuyen a garantizar la posición de los grupos más poderosos respecto de aquellos que resultan más débiles.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta —tal como sostuviera oportunamente Winch (1971)— que aun cuando mediante la producción de trabajos como éste que me encuentro redactando, asumiera que soy

un ser social y, con sustento en ello, me concibiera percibiendo una determinada tendencia histórica; nada me asegura que esa tendencia continúe y persista en el tiempo.

Ello así puesto que, en definitiva, las conductas humanas que conforman tendencias históricas se encuentran atravesadas por la adopción de conductas. Las que, en todo momento, suponen la adopción de decisión es humanas. Conductas que, a su vez, resultan, a todas luces impredecibles. Y así todo, se legisla (Winch, 1971).

Como podrá advertirse, en el particular caso de la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. se encuentran presentes muchos de los aportes de Giddens (1982 y 2009) y de Winch (1971).

Así, al sistema social que resulta aplicable en este caso, lo podemos identificar con todas aquellas instituciones y agentes sociales que tienen implicancia en la adopción de decisiones públicas a la vez que privadas en lo referente a la privatización de la compañía Aerolíneas Argentinas S.A. como así también con todas aquellas instituciones y agentes sociales que ejercen una dialéctica de control y de resistencia a la imposición de la ideología de la que hacen uso los grupos más poderosos. Expresión, esta última — la concerniente a los grupos más poderosos — que emplea Giddens (2009).

Dentro de las instituciones y agentes sociales que adoptaron acciones tendientes a lograr tal privatización o exteriorizar la conveniencia de que tal medida prosperase encontramos, en términos generales, al Gobierno Nacional; a diversos funcionarios y agentes sociales de éste. Entre ellos: al actual señor Presidente de la Nación Argentina a través de la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE y de la formulación de diversas expresiones de las que dieron cuenta medios periodísticos; al actual señor Jefe de Gabinete de Ministros, al actual señor Ministro de Economía y a los bloques políticos que firmaron el Dictamen de Mayoría en pos de tornar viable esa privatización; al señor Director Nacional de Normativa y Relaciones con los Poderes Judiciales del Ministerio de Seguridad al formular la denuncia penal contra miembros de la Asociación del Personal Aeronáutico e *Intercargo S.A.U.*; a Autoridades de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A al sustanciarse las negociaciones con los tres gremios que ya fueron mencionados en este trabajo; al actual señor Vocero Presidencial y al actual señor Secretario de Transporte a partir de la formulación de expresiones que ya fueran puestas de manifiesto a lo largo del presente.

En cambio, dentro de las instituciones y agentes sociales del sector que ejerce, en este tema, una dialéctica de control y de resistencia encontramos a: los bloques políticos que, en uso de su función de control, presentaron proyectos de comunicación y de declaración en rechazo al contenido del Decreto en cuestión; los bloques políticos que —en el ejercicio de su función de resistencia— firmaron los Dictámenes en Minoría al sustanciarse la Comisión Conjunta del proyecto de ley por el que se propuso la privatización de la aludida compañía aérea y cada uno de los gremios aeronáuticos que en sus funciones de control y resistencia reclamaron la reincorporación del trabajador de *Intercargo S.A.U.*, entre otros.

Indudablemente, la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. a partir de la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE motivó la producción temporal de un conflicto que se exteriorizó en el ámbito público (particularmente en el ámbito del Poder Legislativo) como así también privado (particularmente mediante la adopción de medidas gremiales y autoridades de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A.

V Conclusión

A un año de gestión del Gobierno Nacional, en el que en materia aeronáutica se han sustanciado una multiplicidad de reformas normativas (Caserotto Miranda y Pratto-Chiarella, 2025), somos conscientes que el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. ejemplifica la circunstancia de cada uno de los agentes sociales implicados en el tema bajo estudio, tuvo la oportunidad de actuar de otra manera. Recordemos que uno de los componentes de la conducta humana es la capacidad Giddens (1982).

Por ello, nos preguntamos si el conflicto volverá a resurgir con motivo de la apertura de las sesiones ordinarias.

Frente a la duda, pronto recordamos lo que expresó con atino y ya hace algún tiempo Winch (1971) en cuanto a que:

(...) no se puede predecir ningún resultado determinado para una tendencia histórica, porque la continuación o ruptura de esa tendencia entraña decisiones humanas que no están determinadas por sus condiciones antecedentes, en cuyo contexto reside el sentido de llamarlas 'decisiones' (p. 88).

Consecuentemente, los invitamos a que sigamos de cerca la dinámica que adoptará en lo sucesivo el proceso de privatización de aquello que, para muchos, aún constituyera una aerolínea de bandera.

Bibliografía

Libro:

Giddens, A. (2009). *Sociology* (6th ed.). Polity Press.

Libro en prensa:

Caserotto Miranda, C., & Pratto-Chiarella, H. M. (2025). *Mayday en la aviación argentina: Comentarios a las principales reformas del régimen jurídico aeronáutico de la República Argentina*. Tinta Libre.

Capítulos de libros:

Giddens, A. (1982). Acción, estructura y poder. En *Profiles and critics in social theory* (pp. 1–8). University of California Press.

Winch, P. (1971). Capítulo III: Los estudios sociales como ciencia. En *Ciencia social y filosofía* (pp. 65–89). Amorrortu Editores.

Textos normativos:

DECTO-2025-23-APN-PTE. Disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/319499/20250113> (Fecha de consulta: 27/01/2025).

DECTO-2024-873-APN-PTE. Disponible en:

<https://www.boletinoficial.gov.ar/detalleAviso/primera/314969/20241002> (Fecha de consulta: 29/01/2025).

RESO-2024-49-APN-ST-MEC. Disponible en: <https://www.boletinoficial.gov.ar/detalleAviso/primera/316803/20241108> (Fecha de consulta: 27/01/2025).

Artículos en periódicos:

Cayón, D. (29 de octubre de 2024). Diputados: el Gobierno logró dictamen para privatizar Aerolíneas Argentinas y la discusión pasa al recinto. Infobae. Disponible en: <https://www.infobae.com/politica/2024/10/29/el-oficialismo-quiere-dictaminar-hoy-que-aerolineas-argentinas-quede-sujeta-a-privatizacion/> (Fecha de consulta: 28/01/2025).

Celchini, D. (29 de octubre de 2024). El Gobierno logró dictaminar la privatización de Aerolíneas Argentinas y la discusión se dirimirá en el Recinto de Diputados. Diario La Nación. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/el-gobierno-logro-dictaminar-la-privatizacion-de-aerolineas-argentinas-y-la-discusion-se-dirimira-en-nid29102024/> (Fecha de consulta: 26/01/2025).

Ceriotto, L. (14 de noviembre de 2024). Aumento salarial del 16% para seis meses y recortes en los beneficios laborales: quedaron en firme los acuerdos entre Aerolíneas y los gremios. Clarín. Disponible en: https://www.clarin.com/economia/aumento-salarial-16-meses-recortes-beneficios-laborales-quedaron-firme-acuerdos-aerolineas-gremios_0_1iFKLZEIXS.html (fecha de consulta: 27/01/2025).

De Villalobos, A. (14 de noviembre de 2024). Sindicatos acordaron con Aerolíneas Argentinas: reformas en convenios y salarios por productividad. Diario Tiempo Argentino. Disponible en: <https://www.tiempoar.com.ar/economia/sindicatos-aerolineas-argentinas-reformas-productividad/> (Fecha de consulta: 28/01/2025).

Salerno, I. (22 de noviembre de 2024). Privatización de Aerolíneas: Milei analiza que el proyecto se discuta en las sesiones extraordinarias. Portal TN Noticias. Disponible en: <https://tn.com.ar/politica/2024/11/22/milei-evalua-enviar-un-proyecto-para-privatizar-aerolineas-para-que-se-trate-en-sesiones-extraordinarias/> (Fecha de consulta: 26/01/2025).

Struminger, B. (22 de noviembre de 2024). El Gobierno analiza sumar la privatización de Aerolíneas Argentinas a las sesiones extraordinarias. Infobae. Disponible en:

<https://www.infobae.com/politica/2024/11/22/el-gobierno-analiza-sumar-la-privatizacion-de-aerolineas-argentinas-a-las-sesiones-extraordinarias/> (Fecha de consulta: 25/01/2025).

Viñas, C. (29 de octubre de 2024). Con ayuda de la UC, el oficialismo y el pro lograron el dictamen para la privatización de Aerolíneas Argentinas. Portal C5N Disponible en: <https://www.c5n.com/politica/privatizacion-aerolineas-argentinas-debate-comisiones-diputados-29-octubre-2024> (Fecha de consulta: 27/01/2025).

S/a (a). (6 de diciembre de 2024). Trabajadores de Intercargo realizan una medida gremial sorpresa en Aeroparque Jorge Newbery. Página 12. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/780811-trabajadores-de-intercarga-realizan-una-medida-gremial-sorpr> (Fecha de consulta: 26/01/2025).

S/a (b). (23 de noviembre de 2024). El Gobierno quiere tratar la privatización de Aerolíneas Argentinas en sesión extraordinaria. Diputados Bonaerenses. Disponible en: <https://diputadosbsas.com.ar/aerolineas-argentinas-privatizar-francos/> (Fecha de consulta: 23/01/2025).

S/a. (c). (15 de noviembre de 2024). Actualidad. Aerolíneas Argentinas: Tras el acuerdo, el Secretario de Transporte “niguneó” a los gremios. Gestión Sindical. Disponible en: <https://gestionsindical.com/aerolineas-argentinas-acuerdo-secretario-transporte-ninguneo-los-gremios/> (Fecha de consulta: 26/01/2025).

S/a. (d). (14 de noviembre de 2024). Manuel Adorni anunció “El fin de los privilegios a la casta aeronáutica”. Cuáles son los cambios”. Minuto Uno. Disponible en: <https://www.minutouno.com/politica/manuel-adorni-anuncio-el-fin-los-privilegios-la-casta-aeronautica-cuales-son-los-cambios-n6082131> (Fecha de consulta: 27/01/2025).

S/a. (e). (8 de noviembre de 2024). Javier Milei “Obviamente que se termina Intercargo”. Diario Perfil. Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/politica/javier-milei-obvio-que-se-termina-intercarga.phtml> (Fecha de consulta: 27/01/2025).

S/a. (f). (8 de noviembre de 2024). Aerolíneas Argentinas y los gremios retoman las negociaciones. Diario Mendoza Voz. Disponible en: <https://www.mendovoz.com/actualidad/nacionales/2024/11/8/aerolineas-argentinas-los-gremios-retoman-las-negociaciones-148881.html> (Fecha de consulta: 24/01/2025).

Artículos en páginas web oficial:

S/a. i. (6 de noviembre de 2024). El Ministerio de Seguridad de la Nación denunció a miembros de la Asociación del Personal Aeronáutico (APA) e Intercargo por privación ilegítima de la libertad y extorsión. Portal Oficial del Estado Argentino, Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-ministerio-de-seguridad-de-la-nacion-denuncio-miembros-de-la-asociacion-del-personal> (Fecha de consulta: 23/01/2025).

S/a. ii. (29 de octubre de 2024). Dictamen de Mayoría al Proyecto para la Privatización de Aerolíneas Argentinas. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Disponible en: <https://www.diputados.gov.ar/prensa/noticia/DICTAMEN-DE-MAYORIA-AL-PROYECTO-PARA-LA-PRIVATIZACION-DE-AEROLINEAS-ARGENTINAS/> (Fecha de consulta: 27/01/2025).

Youtube:

Canal Honorable Cámara de Diputados de la Nación (25 de septiembre de 2024). Comisión Completa Conjunta: 25 de septiembre de 2024 – Diputados Argentina. AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. [Archivo de Vídeo]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=bK5-ZsSZT4g> (Fecha de consulta: 20/01/2025).

Twiter:

Caputo, L. [@Luis CaputoAR]. (7 de noviembre de 2024). Real opportunity requires every American to get the education and training they need to land a good-paying job. Twitter. Disponible en: https://x.com/LuisCaputoAR/status/1854563786604114241?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Eetweeb%7Ctwterm%5E1854563786604114241%7Ctwgr%5Ec1a0711533969a87f711419bc2805a58be1ae70a%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.ellitoral.com%2Fpolitica%2Fdespido-desvinculacion-empleados-intercarga-asamblea-medida-gremial-aeropuertos_0_YQxT7RtjQT.html (Fecha de consulta: 27/01/2025).

Otros:

Orden del Día N° 549/2024. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Disponible en:

<https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dcomisiones/periodo-142/142-549.pdf> (Fecha de consulta: 20/01/2025).

Estado de Trámite. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Disponible en: <https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2035.24/S/PC> (Fecha de consulta: 29/01/2025).

Estado de Trámite. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Disponible en: <https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2034.24/S/PD> (Fecha de consulta: 29/01/2025).

Para citar: Caserotto Miranda, C. (2025). La privatización de Aerolíneas Argentinas S.A.: una decisión política del Gobierno Nacional que abre paso a la configuración de momentos de tensión y armonía. *Perspectivas Metodológicas*, 25(29). <https://doi.org/10.18294/pm.2025.5629>



Tanto la revista *Perspectivas Metodológicas* como todos sus contenidos se encuentran publicados bajo la licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0). <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>. Esta licencia permite copiar, redistribuir, remezclar, transformar y construir a partir del material en cualquier medio o formato, incluso con fines comerciales. El ejercicio de estos derechos está condicionado al cumplimiento de ciertos requisitos: se debe otorgar el debido reconocimiento a la autoría original, incluir un enlace a la licencia correspondiente e indicar si se han realizado modificaciones al contenido. Asimismo, no pueden imponerse restricciones legales ni aplicarse medidas tecnológicas que limiten los usos autorizados por la licencia.