

LA SEPI PUEDE VENDER LAS RUTAS, SI LA AUTORIZAN

El activo de la aérea, en manos del Gobierno

Si quiebra, Aerolíneas no tiene inmuebles ni aviones para pagar sus deudas. Sólo puede recaudar dinero cediendo rutas, pero necesita autorización del Estado argentino

SILVIA GARCÍA DUPEROU Buenos Aires

La pregunta del millón, en caso de que la empresa Aerolíneas Argentinas quiebre, es si los acreedores —empleados, Repsol YPF, Aeropuertos Argentina 2000, probablemente el Estado y proveedores más pequeños— podrán cobrar sus deudas. Las esperanzas no son muchas. De hecho, se reducen a que el Gobierno argentino autorice la transferencia de las rutas aéreas que actualmente opera la compañía, a otra aerolínea radicada en el país. Sólo de esta manera, la firma controlada por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), órgano del Estado español, podría recaudar una significativa suma de dinero para achicar deudas.

No obstante, la situación de Aerolíneas Argentinas es complicada frente a una eventual liquidación. Prácticamente no tiene activos físicos, sólo un avión, y su pasivo —igual a 900 millones de dólares— supera ampliamente los activos. “No creo que las rutas puedan ser vendidas en forma separada, más bien me inclino a pensar que la aerolínea compradora se alzaría con un paquete: equipos, trabajadores y las rutas”, dice el economista Pablo Spiller.

Si luego de vendidos los activos de la empresa, proceso que podría demorar entre 18 meses



Empleados de Aerolíneas impiden el chequeo a los pasajeros de Iberia

Si la empresa quiebra con semejante deuda, es poco probable que todos los acreedores puedan cobrar

y diez años, no se llegara a saldar toda la deuda, los acreedores podrían pedir la extensión de quiebra a la SEPI. “Siempre que se cumplan algunos supuestos. Por ejemplo, que quede demostrado que la sociedad española vació la empresa, tal como afirman algunos gremios, o que utilizó a Aerolíneas Argentinas bajo su interés exclusivo”, sostiene el abogado Ricardo Muñoz de Toro.

Otra posibilidad que se baraja es que el Juez decrete la quiebra con continuidad de explotación. “La compañía sigue funcionando bajo la supervisión del juzgado, a través de un síndico, que encara un proceso de reorganización para luego vender la firma. Esto se hace en ga-

rantía para los acreedores, porque se considera que la empresa tiene más valor operando”, explican los expertos jurídicos Jorge Pérez Alati y Guillermo Quiñoa. Los trabajadores pueden volver a sus puestos, pero en 20 días, el síndico debe determinar qué contratos seguirán en vigencia, cuáles serán dados de baja y qué personal continuará en actividad.

La quiebra podría ser pedida por cualquier acreedor de Aerolíneas, o por el accionista, que reconocería así la inviabilidad de la empresa y acortaría la disputa con los acreedores, que se plantea dura, si la compañía decide entrar antes en concurso preventivo.

A la hora de cobrar deudas en medio de una quiebra, los empleados, el Estado y los tenedores de créditos hipotecarios tienen prioridad. A su vez, entre los trabajadores, los que se ocupan de la conservación de los aviones (técnicos y otros) están primeros en la ventanilla.