

Aerolíneas Argentinas registró en 2024 un superávit de USD 20,2 millones luego de 16 años de déficit

14/02/2025



Aerolíneas Argentinas revirtió su histórico rojo y registró un superávit de USD 20,2 millones en el resultado operativo durante 2024. Se trata del primer saldo positivo desde su estatización en 2008. El plan de los directivos continúa siendo aumentar la eficiencia para facilitar una privatización.

Fuentes de la aerolínea de bandera explicaron que el balance favorable en las operaciones respondió a la cancelación de rutas no rentables, una mejora en la productividad y una caída en la nómina de empleados del 13%, a partir de dos retiros

voluntarios en el que dejaron sus puestos 1.600 trabajadores. Asimismo, se eliminaron 85 cargos jerárquicos, incluyendo 8 direcciones, 20 gerencias y otras 57 posiciones de diversas categorías.

“Este logro estuvo acompañado por una reducción de la deuda consolidada en dólares de un 25% sin haber afectado el nivel de caja de la compañía. Además, este año fue el de menor volumen de fondos devengados para gastos corrientes por el Tesoro Nacional a favor de la empresa desde su estatización”, aseguró Fabián Lombardo, titular de la compañía. En detalle, el monto gastado ascendió a USD 63 millones, que mayoritariamente se utilizó para financiar dichos retiros anticipados.

A su vez, “de acuerdo a nuestras proyecciones, le informamos al Ministerio de Economía que en 2025 no le pediremos recursos al Tesoro, ya que toda la operación se sustentará con ingresos genuinos de la propia empresa. Esto colocará a Aerolíneas Argentinas como un activo de valor que permitirá a sus accionistas evaluar sin limitaciones todas las alternativas de futuro”, afirmó.

Y agregó que el trabajo estuvo enfocado en acercar la compañía a los estándares de la industria, y en **“hacerla atractiva para una salida al mercado** cuando las condiciones estén dadas”.

Por otra parte, desde la línea aérea señalaron que si bien en enero se observó una leve caída en la cantidad de pasajeros, los ingresos se incrementaron 9,5% interanual. Por caso, según el último informe publicado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), en 2024 redujo su participación de mercado tanto en el segmento de cabotaje como en el internacional, en el marco de la **desregulación aerocomercial** que impulsó el nuevo Gobierno.

El balance de 2023

El resultado del año pasado contrasta con el de 2023, cuando el déficit alcanzó los USD 220 millones. Esto ocurrió a pesar de que la empresa había logrado capturar más de USD 500 millones en concepto de ganancias financieras extraordinarias por la brecha cambiaria. Sucede que se compraban dólares para afrontar gastos corrientes al tipo de cambio oficial y lo recaudado, gracias a la venta de pasajes en el exterior, ingresaba al MEP, cuya cotización llegó a ubicarse un 50% por encima.

En ese contexto, “los representantes de las acciones del Estado decidieron desaprobar la gestión del directorio responsable de esta pérdida, cuyos miembros fueron removidos en su totalidad cuando Lombardo asumió la conducción de la compañía”, comunicaron.



En 2023 la aerolínea tuvo un déficit de USD 220 millones (REUTERS/Agustin Marcarian)

Igualmente, **el balance fue negativo durante los últimos 16 años**, con un déficit operativo anual promedio de USD 400 millones a nivel EBIT (ganancias antes de intereses e impuestos).

“Este indicador, que es el principal semáforo al que se presta atención para evaluar la performance de una empresa en la industria aerocomercial, resultó en un rojo de USD 390 millones en 2023”, precisaron.

El fallo adverso por su estatización

En otro orden, este jueves la Argentina presentará su apelación en el caso por la expropiación de Aerolíneas, luego de que se perdiera el juicio en el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI). El país busca que una corte del Distrito de Columbia, en EE.UU, revierta el fallo que obliga a abonar USD 390 millones al fondo **Titan Consortium**, el cual le compró los derechos del litigio a **Burford Capital**. Ahora, el Gobierno busca evitar que comience un proceso de embargo de activos.

Previo a su estatización, la empresa estaba bajo la órbita del grupo español Marsans, que, según contó **Sebastián Maril**, CEO de Latin Advisors, “vació la empresa, utilizó los aviones y los pasó a Iberia. Le daba los aviones más antiguos y usados. Es decir, estaba mal manejada”. No obstante, remarcó que la expropiación no siguió los pasos correspondientes para evitar este tipo de juicios.

Fuente: Infobae