

Salvataje o no salvataje: esa es la cuestión

Author : Pablo Paniagua



Es indudable que la pandemia del COVID-19 traerá repercusiones económicas de proporciones mayores. La pandemia ha generado un shock económico particular a todas las compañías aéreas que operan en Chile y en el mundo, esto debido a los cierres de fronteras, al colapso de la movilidad y de los flujos internacionales de sus usuarios. Si bien el impacto macroeconómico de todo lo anterior está aún por verse, es indudable que el shock que sufren dichas compañías aéreas se podría propagar —de forma indirecta— a sus proveedores y otras partes interesadas; exacerbado así este shock desde las grandes empresas hacia un sinnúmero de industrias, trabajadores y Pymes. Debido a esta situación, por ejemplo, la semana pasada las acciones de Latam habían acumulado una pérdida anual de un 80% de su valor accionario. La situación parece ser tan crítica, que su vicepresidente comercial Roberto Alva declaró: **“Vamos a requerir del apoyo de los gobiernos para salir delante de la mayor crisis de la historia”**. Al parecer tanto Sky como JetSmart estarían también teniendo dificultades similares.

Dado este complejo panorama, economistas de distintos sectores han salido al paso argumentando que el Estado debería intervenir y rescatar la industria. Se argumenta que las grandes aerolíneas, como Latam, no sólo cumplen la función logística clave de conectar al país y de emplear a muchos compatriotas, sino que además poseen una red económica y de proveedores considerable, los cuales también tienen redes de pagos, otros proveedores y empleados que podrían verse afectados en el caso de una no intervención. Así, **se ha propuesto**

que una forma de intervenir sería a través de que el Estado comprase acciones de dichas empresas, transformándose de esta manera en un accionista más. El Estado se apropiaría, por un cierto tiempo, de este capital accionario, de facto estatizando parcialmente dichas empresas. Sin embargo, **una propuesta tan bien intencionada sugiere ciertas problemáticas y consecuencias no deseadas que debiesen ser reconocidas.**

Por de pronto, habría que hacerse ciertas preguntas en relación con los argumentos lógicos expuestos para proponer dicha intervención. **El hecho de que estas empresas sean grandes, den muchos empleos, posean muchos proveedores y que puedan expandir el shock a la red de Pymes son argumentos bastante débiles y genéricos para intervenir un determinado sector industrial.** De hecho, utilizando los mismos argumentos, el Estado tendría que salir a comprar acciones y estatizar parcialmente ABCDin, Dijon, cadenas de supermercados, salmoneras, redes de estaciones bencineras, etc. (la lista es interminable bajo esta lógica). Al presentar esta falta de robustez lógica, los argumentos expuestos por algunos economistas presentan además varios peligros a nivel de economía política.

Primero, deberíamos preguntarnos: si es que aparentemente es tan buena idea y tan buen negocio comprar acciones de las aerolíneas, ¿por qué mejor no dejamos que un privado corra el riesgo personal y financiero de comprar tales acciones? De esta forma, no solo podríamos ahorrarnos el riesgo financiero colectivo en caso de que el Estado haga una mala inversión especulativa (con nuestros ya escasos recursos públicos), sino que además nos aseguraríamos de que un privado audaz y con apetito por el riesgo se siente a la mesa de los directorios de aquellas empresas. Privado que, probablemente, sabrá mucho más de cómo manejar una aerolínea comercial —en cuanto tiene su capital personal en juego— que el Estado de Chile (que podría poner nuestro capital en riesgo). **Además, buscar y hacer gestiones políticas para encontrar un comprador privado aseguraría que las aerolíneas fuesen mucho más eficientes y competitivas en el largo plazo de que lo que serían si sentamos al Estado en sus directorios.** Basta con ver los resultados económicos de TVN y de Codelco para comprender esto.

Segundo, **si el Estado compra acciones y entra en la participación societaria de dichas empresas, estas quedarán expuestas a un sinnúmero de presiones políticas, burocráticas y también a los cuoteos de los gobiernos de turno.** Así, se corre el riesgo de que el Estado comience a mezclar la eficiencia económica de las aerolíneas con la eficiencia política del Estado; requiriendo luego hacer nombramientos político-partidistas tanto en los directorios, como en las gerencias de estas empresas. **Esto podría erosionar la mentalidad y el espíritu emprendedor, creativo y competitivo de las mismas.** En suma, sería pan para hoy y hambre para mañana.

Finalmente, ¿quién nos asegura que, una vez que el Estado compre acciones de estas empresas, aquel mismo Estado decida luego realmente venderlas? Existe el riesgo de que el gobierno de turno cambie de opinión y decida no sólo no vender dichas acciones, sino que —peor aún— hacerse socio permanente e incluso hasta mayoritario de las empresas. Si el Estado entrase a participar de

las aerolíneas, ¿qué le impediría luego hacer lo mismo con otras industrias bajo los mismos argumentos enarbolados hoy? **Los pactos faustianos con el Estado pueden conllevar, en el largo plazo, muchos más costos económicos y riesgos a nuestras libertades empresariales de los que estamos dispuestos a conceder.**

Todos estos problemas expuestos sugieren que quizás podría ser más valioso reflexionar con calma y explorar otras medidas alternativas (tales como créditos) mucho menos riesgosas, tanto para nuestras arcas fiscales como para nuestras libertades económicas y a su vez más amigables con los mercados y el espíritu emprendedor. Debemos considerar otras alternativas antes de entrar en pánico y lanzarnos al intervencionismo Estatal desmedido y a los pactos faustianos de los cuales podríamos luego arrepentirnos. **Deberíamos sopesar los costos políticos y las potenciales consecuencias no deseadas de nuestras buenas intenciones de salvataje.**