

SALVEMOS A LA L.A.V.

(Especial para "El Nacional").

POR las informaciones de la prensa, parece como si en estos mismos días se decidirá la suerte de la Línea Aeropostal Venezolana. En efecto, mientras la "Ransa" anuncia que invertirá 100 millones de bolívares en la adquisición de Jets "inmediatamente después de que el Ministerio de Comunicaciones le otorgue el permiso correspondiente para operar con vuelos comerciales", varias compañías internacionales de aviación proponen fusión a la LAV para operar en vuelos intercontinentales. La Pan-American, a su vez, como modalidad en su hasta ahora fracasado plan de absorber la LAV mediante la fusión de ésta con su filial "Avenza", ha planteado la creación de una "Flota Aérea Latinoamericana" que estaría integrada por las hermanas de "Avenza" en Colombia, Brasil, México, etc. Muchos cuervos revolotean sobre el presunto cadáver de la matrona depauperada por las sangrías de los pecudadores perez-jimentistas, por la falta de iniciativa del Gobierno, por la inercia adoptada de expofeso en la solución de sus más urgentes problemas, por las puñaladas traperas que a diario le clavan quienes por los cargos que desempeñan son los más obligados a salvar y defender el patrimonio nacional.

¿Qué es lo que despierta tanta codicia? El actual Presidente de la LAV ha contestado ya a esta pregunta en declaraciones recientes: "el derecho que tiene Venezuela— sobre importantes rutas internacionales", derecho que es un caudal, en términos de negocio lucrativo, o sea, una fuente de grandes beneficios por la posición geográfica que ocupa Venezuela y que la convierte en centro de distribución de más de trescientos mil pasajeros al año entre Sur y Norteamérica y entre Suramérica y el resto

Salvador de La Plaza

3/3/62

del mundo. Ningún otro país del continente tiene posición más favorable que Venezuela en este sentido, sobre todo después de que el Jet se ha impuesto como nuevo elemento del que depende la perduración y desarrollo de una línea de navegación aérea. La compañía que disponga de Jets será la que en definitiva controlará mayor número de pasajeros y de carga—base económica de este negocio— y si al mismo tiempo dispone de determinadas rutas claves internacionales, el negocio será completo.

La LAV no dispone de Jets, pero sí de rutas claves, por lo que podría ser una empresa de gran porvenir. Desde hace casi un año la LAV ha podido disponer de Jets sin necesidad de hacer inversiones. Una compañía brasileña hizo proposiciones de compartir con ella, por medio de arrendamiento de horas-vuelo, los Jets que había encargado en fábrica y que sola, desde el punto de vista económico, no está en capacidad de utilizar a completo rendimiento. Ese negocio o alianza, debido al derecho a rutas internacionales que tiene Venezuela, hubiera resuelto el problema angustiante de las dos compañías, sin que hubiese implicado por parte de la LAV renunciar a su ruta a favor de la aliada. La inercia, el no haber tomado la adecuada resolución, puede que haya hecho fracasar la negociación. Al mismo tiempo, y para lo cual no hubo inercia, en forma sorpresiva, el primero de octubre se le otorgó a la Pan-American permiso para aterrizar sus Jets en Maiquetía, con lo que se le clavó a la LAV la más peligrosa puñalada, pues de in-

mediato disminuyó el volumen de su pasaje y se interrumpió el proceso de recuperación que se había iniciado desde principios del 59 a base de grandes esfuerzos de su personal. Es de advertir que México negó similar permiso a la Pan-American razonando acertadamente que por no disponer de esa clase de aviones, el otorgarlo sería favorecer una competencia desastrosa para las líneas mexicanas. Brasil tampoco otorgó permiso y Chile estableció un impuesto especial de 30% sobre cada pasaje por Jet, el producido del cual será distribuido como subsidio entre las líneas nacionales. Aquí, en Venezuela, no se vació en sufragar a la LAV en beneficio de la Pan-American y ahora que los aviones de la LAV y como consecuencia del permiso, vuelan casi sin pasajeros, se usa esa realidad como argumento para pedir la liquidación de la empresa.

La LAV sin perder su independencia y por tener derecho a determinadas rutas, está en posibilidad de negociar convenios con líneas internacionales que le permitirían disponer de Jets sin tener que adquirirlos, es decir, sin tener que realizar cuantiosas inversiones. Sin embargo, las eternas "pedrías en los rieles" han impedido hasta ahora que se acepte la mejor entre las proposiciones que han sido formuladas. ¿Qué ocurre? Son sobradamente conocidas las maniobras de ciertos intereses extranjeros para hacer fracasar a la LAV, entre otras, las campañas de descrédito, la utilización de agentes incrustados en la misma empresa dedicados a entorpecer su reorganización. En las recientes declaraciones de su actual Presidente se presienten muchos de

estos elementos y, más aún, en las dileras noticias e informaciones que "accidentalmente" aparecen en algunos periódicos. Todavía se discute si la LAV debe ser o no una empresa estatal, si debe o no ser organizada en función de servicio público, como si ello fuera incompatible con la eficiente organización de una empresa que se administre honestamente y no como "paca lechera" distribuidora de prebendas y de canonjías políticas. Se critica que necesite de un subsidio para cubrir los gastos que por servicio público debe realizar y se ha llegado aun a suspenderle el que por conducto del Ministerio de Comunicaciones estaba recibiendo de Bs. 2.600.000 al año. La LAV atiende líneas no-rentables, es decir, que su volumen de pasajeros y carga no es suficiente para cubrir los gastos, pero que son indispensables a la necesaria comunicación rápida de esas regiones con el centro del país. Para proteger a la industria se exoneran derechos de importación por cerca de los doscientos millones de bolívares al año, millones que deja de percibir el Fisco y, por tanto, que equivalen a egresos reales. No es que estemos en contra de esta protección a la industria, pero es oportuno hacer la referencia para exhibir la hipocresía de quienes forman escándalo por los subsidios a la LAV, los que califican de ruinosos para el país, mientras se embolsan los subsidios a la industria, reclaman aún mayor protección y se hacen los que ignoran que en definitiva la ayuda a la LAV es un subsidio adicional que reciben al poder disponer de servicio aéreo de personas y cargas a lugares a donde no irían empresas de "iniciativa privada" por no ser rentables los vuelos. En el Ministerio de Comunicaciones aspirantes a la dirección de la LAV y a que se les otorguen permisos de vuelos que hoy tiene la LAV, complotan impunemente contra la

empresa estatal importándole un bledo las consecuencias nefastas de sus actividades.

La LAV está pésimamente organizada. Ya en ocasión anterior dijimos que por allí pasaron los "Cuarenta Ladrones" y dejaron sus huellas y herederos. Pero eso no quiere decir que no pueda ser reorganizada, que no se encuentre en proceso de reorganización. Lo grave es la oposición que se hace, desde diversos órganos del Estado, a esa reorganización, como lo acaba de demostrar el Congreso al negarse olímpicamente a recibir una comunicación de la LAV pretextando que "según las disposiciones reglamentarias del Congreso ningún Instituto Autónomo está facultado para dirigir comunicaciones a las Cámaras" ("El Nacional" 26-3). En la comunicación—dice la misma información— se anexaba un informe sobre planes de reorganización de la empresa y se solicitaba cooperación al respecto. Entendemos que más bien han debido ser los ciudadanos senadores y diputados los que solicitaran esa información, dado el peligro de desaparecer en que se encuentra la LAV.

En los últimos meses con la reorganización que en el servicio de mantenimiento estaba realizando el personal técnico, se habían logrado economías por cerca de seis millones de bolívares y disponer de un buen servicio. Existe el proyecto de utilizar a pleno rendimiento el famoso taller de mantenimiento que tiene la LAV, lo que permitiría a más de mayores ahorros, asegurar ingresos al poder prestar ese servicio a las otras empresas nacionales e internacionales que llegan a Maiquetía. Cuenta, pues la LAV con rutas básicas, con aviones y eficiente mantenimiento. Le faltan pasajeros. Esa es su falla principal, además de un sobrecargado tren burocrático, pero falta que no es imposible superar. Tiene que vender por lo menos el 60% del total de pasajes que puede transportar, por tanto, recuperar los que le ha arrebatado la Pan-American en las líneas internacio-

nales y la Avenza en las internas. Y ello es factible si se reforman sus estatutos en el sentido de asegurar una mayor y entusiasta cooperación del personal técnico que se ha venido preparando en la empresa y, sobre todo, si cuenta con el enérgico apoyo que el Estado debe prestarle.