

# SESIONES ORDINARIAS

2008

## ORDEN DEL DIA N° 591

### COMISIONES DE TRANSPORTES Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

Impreso el día 21 de agosto de 2008

Término del artículo 113: 1° de septiembre de 2008

SUMARIO: **Aerolíneas Argentinas S. A.** y **Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S. A.** Rescate de las mismas por la compra de sus acciones societarias.(18-P.E.-2008.)

I. **Dictamen de mayoría.**

II. **Dictamen de minoría.**

III. **Dictamen de minoría.**

I

#### Dictamen de mayoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se dispone el rescate de las empresas **Aerolíneas Argentinas S.A.** y **Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.**; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone por esta ley el rescate de las empresas **Aerolíneas Argentinas S.A.** y **Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.** por compra de sus acciones societarias.

Art. 2° – El Tribunal de Tasaciones de la Nación deberá realizar las valuaciones correspondientes a las empresas **Aerolíneas Argentinas S.A.** y **Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.** a los fines contemplados en el artículo 1° de la presente ley.

La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas

y se ajusten a criterios técnicos acordes al tipo de actividad que desempeñan.

Art. 3° – El precio que se establezca deberá someterse a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 4° – Autorízase la cesión a los empleados de **Aerolíneas Argentinas S.A.** y **Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.** por hasta un máximo del diez por ciento (10 %) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Art. 5° – El Poder Ejecutivo nacional podrá instrumentar los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de los déficit operativos de las empresas **Aerolíneas Argentinas S.A.** y **Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.** hasta el 31 (treinta y uno) de diciembre de 2008, debiendo realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes, e informando sobre dichas transferencias a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Art. 6° – El monto de las asistencias financieras realizadas y a realizarse por el Poder Ejecutivo nacional con la finalidad de atender lo dispuesto en el artículo anterior podrán instrumentarse como aportes de capital y/o como créditos a favor del Estado nacional, debiendo realizarse las adecuaciones presupuestarias correspondientes.

Art. 7° – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma y a tal fin se le remitirán informes de las acciones que se lleven a cabo.

Art. 8° – Para garantizar la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el control de la correcta instrumentación de la presente ley podrá requerirse a tal efecto la intervención de la Auditoría General de la Nación y solicitarse informes a cualquier otro organismo dependiente del Estado nacional.

Art. 9° – La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 10. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Zulema B. Daher. – Walter A. Agosto. – Ramón Ruiz. – Manuel A. Morejón. – Héctor J. Alvaro. – María J. Acosta. – Germán E. Alfaro. – Octavio Argüello. – Sergio A. Basteiro. – Rosana A. Bertone. – Silvestre M Bianchi. – Lía F. Bianco. – José R. Brillo. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Jorge A. Cejas. – Luis F. J. Cigogna. – María C. Cremer de Busti. – María G. De la Rosa. – Miguel D. Dovená. – Norberto P. Erro. – Patricia S. Fadel. – Basualdo L. Fernández. – Irma A. García. – Juan C. Rioja. – Juan C. Gullo. – Alberto Herrera. – Griselda N. Herrera. – Miguel A. Iturrieta. – Beatriz L. Korenfeld. – Jorge A. Londau. – Gustavo A. Marconato. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Guillermo A. Pereyra. – Jorge R. Pérez. – Beatriz L. Rojkes de Alperovich. – Alejandro L. Rossi. – Juan A. Salim. – Rubén D. Sciutto. – Carlos D. Sнопек. – Patricia Vaca Narvaj. – Jerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West.*

Disidencias parciales:

*Lozano, Claudio R. – Naím, Lidia Lucia. – Raimundi, Carlos*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo y luego de su estudio resuelven modificar algunos de sus aspectos y despacharlo favorablemente.

*Zulema B. Daher.*

## II

### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – Rechácese el acta acuerdo suscrita entre el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., con fecha 21 de julio

de 2008. Asimismo, rechácese el acuerdo marco suscrito el 15 de mayo de 2008, entre la propiedad del Grupo Air-Comet Interinvest y el Estado de la Nación Argentina, en relación con la viabilidad de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.

Art. 2° – Establecer un plazo de 30 días para que el Poder Ejecutivo presente a consideración de este Honorable Congreso de la Nación un plan integral de saneamiento de la actividad aerocomercial, que deberá contemplar un plan estratégico de conectividad nacional e internacional.

Art. 3° – Establecer el mismo plazo para que, en el marco del plan referido anteriormente, se presente a consideración de este Honorable Congreso la constitución de una nueva sociedad con el objeto de prestar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, con su estatuto y plan de negocios integral. La misma deberá contener:

- La participación de los empleados a través del programa de propiedad participada;
- Que los trabajadores que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley revisten en la nómina de empleados de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. deben ser incorporados a la nueva empresa, respetando la función, salario y antigüedad en cada caso.

Art. 4° – Hasta tanto la nueva empresa a la que se refiere el artículo 3° entre en funciones, el Poder Ejecutivo nacional realizará las gestiones necesarias para evitar la interrupción del servicio brindado por las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Cielos del Sur S.A. (Austral).

Art. 5° – Durante el período de transición establecido en el artículo 4° de la presente ley asígnese a la partida 5.1.9 – Transferencias a Empresas Privadas, del Programa 60– hasta la suma de cien (100) millones de pesos por mes, los que serán detraídos de los montos recaudados en exceso con relación a lo aprobado en el presupuesto de la administración pública nacional para el ejercicio 2008, ley 26.337.

Art. 6° – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma, priorizando el análisis sobre la evolución de la situación patrimonial y financiera de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., las responsabilidades del grupo accionista mayoritario, las responsabilidades de los directores del Estado nacional y las responsabilidades de los órganos de control del servicio aerocomercial concesionado, hasta la sanción de la presente ley.

Art. 7° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de agosto de 2008.

*Miguel A. Giubergia. – Alejandro M. Nieva. – Claudio J. Poggi. – Esteban J. Bullrich. – Gustavo Cusinato. – Omar B. De Marchi. – Heriberto A. Martínez Oddone. – Mario R. Merlo. – Adrián Pérez. – Elsa S. Quiroz.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, cree necesario formular las siguientes observaciones.

La presente iniciativa tiene por objeto proponer una solución a la crisis de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., alternativa a la propuesta enviada por el gobierno nacional mediante su mensaje 1.201, proyecto 18-P.E.-08.

Desde los bloques firmantes compartimos la necesidad de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, carga y correo en el ámbito de la República Argentina.

Estamos de acuerdo en que es imperioso que el Estado nacional reasuma la gestión y operación del servicio público de transporte aerocomercial prestado por las empresas precitadas.

Entendemos la necesidad de garantizar la continuidad de la fuente de trabajo de los empleados de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., garantizando, en cada caso, la universalidad de derechos adquiridos.

No estamos de acuerdo en que el Estado nacional deba afrontar con recursos públicos, del pueblo argentino, el elevado endeudamiento de las empresas privadas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., los juicios pendientes y los que se pudieran producir en el futuro.

Los propios fundamentos del proyecto oficial revelan un irregular comportamiento empresario, sumado a un deficiente control por parte del Estado.

Pese a las irregularidades mencionadas, el Estado nacional no sólo mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, sino que renovó y prorrogó la concesión, aprobó balances previamente impugnados y desistió de las acciones judiciales.

A lo largo de los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su proyecto, se citan numerosos incumplimientos de parte de los accionistas Air Comet-Interinvest, pero ninguna sanción, ninguna llamada de atención, ninguna acción por parte del Estado nacional tendiente a obtener el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la parte empresaria.

En los fundamentos el Poder Ejecutivo expresa que “la grave situación empresaria fue motivada por la deficiente gestión operativa realizada desde el año 2001 por el Grupo Marsans S.A. [...] la cual generó un déficit mensual operativo constante, el que lejos de resolver la situación patrimonial de la empresa provocó un significativo incremento del pasivo posconcursal, encontrándose en la actualidad nuevamente en estado de cesación de pago...”.

Las irregularidades en el manejo que denuncia en sus fundamentos el Poder Ejecutivo revelan las propias omisiones en que ha incurrido el gobierno nacional en el control, sanción y seguimiento del manejo empresario privado.

El Estado nacional ha obviado tomar medidas, pese a los siguientes incumplimientos empresarios:

- Falta de denuncia de los responsables operativos.
- Faltas a los deberes de información a la Secretaría de Transporte.
- Sobreventa de pasajes.
- Maniobras comerciales tendientes a confundir los patrimonios de Aerolíneas Argentinas y Austral.
- Falta de cumplimiento de las condiciones de explotación de las rutas aerocomerciales.
- Incumplimiento de las capacidades técnicas exigidas por el Código Aeronáutico.
- Incumplimiento en la realización de inversiones, incorporación de aeronaves y aumento de vuelos regulares.

Para un tratamiento serio de la iniciativa propuesta por el Poder Ejecutivo nacional, es primordial conocer *ex ante* el real, el verdadero impacto que la medida –tal como ha venido desde el gobierno nacional– tendrá sobre el erario.

El proyecto venido del Poder Ejecutivo nacional carece de información completa y plena que permita evaluar la oportunidad, mérito y conveniencia del rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. por compra de sus respectivas acciones.

No contamos con un informe de situación que permita conocer la totalidad de los activos materiales de las empresas. Se desconocen el estado de funcionamiento y los servicios necesarios para el funcionamiento de los bienes de uso en general.

No existe al momento documentación real que informe sobre los bienes inmuebles situados en el país y en el extranjero; sobre las aeronaves, los motores; sobre los vehículos automotores, los bienes de cambio, de consumo.

Por ello, nuestra propuesta tiene como ejes centrales:

- Rechazar el acta acuerdo suscrita entre el gobierno nacional y el grupo empresario.
- Garantizar el servicio público aerocomercial.
- Facultar al Poder Ejecutivo nacional a:
  - Explotar el servicio público por medio de una nueva empresa con participación de los empleados a través del Programa de Propiedad Participada.
  - Absorber la planta de trabajadores.

Por todas las consideraciones expuestas, fundamos el presente dictamen.

*Miguel A. Giubergia. – Alejandro M. Nieva.  
– Claudio J. Poggi. – Esteban J. Bullrich.  
– Gustavo Cusinato. – Omar B. De Marchi.  
– Heriberto A. Martínez Oddone. – Mario R.  
Merlo. – Adrián Pérez. – Elsa S. Quiroz.*

## III

## Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las Comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

## CAPÍTULO I

*Principios fundamentales*

Artículo 1° – *Garantía del servicio público.* El Estado nacional debe garantizar el servicio público del transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina brindado por las empresas Aerolíneas Argentina S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.

Art. 2° – *Rechazo.* Recházese el acta acuerdo suscrita por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas-Cielos del Sur S.A. con fecha de 21 de julio de 2008.

Art. 3° – *Caducidad.* Encomiéndese al Poder Ejecutivo dejar sin efecto el acta mencionada en el artículo anterior.

## CAPÍTULO II

*Expropiación*

Art. 4° – *Utilidad pública.* Se declaran de utilidad pública para su expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y todas sus compañías controladas. Expropiación que incluye todos sus bienes inmuebles, muebles, instalaciones, maquinarias y bienes intangibles, incluidas marcas y patentes.

Art. 5° – *Indemnización.* El monto indemnizatorio que representa el valor de los bienes sujetos a expropiación se determinará de acuerdo con lo establecido por la ley 21.499.

Art. 6° – *Derechos laborales.* Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y todas sus empresas controladas continuarán en funcionamiento con el personal que en la actualidad trabaja en ellas, quienes mantendrán las condiciones laborales convenidas y vigentes al momento de sanción de la presente ley.

Art. 7° – *Unificación de empresas.* Dispóngase que el Poder Ejecutivo unifique las empresas mencionadas en el artículo precedente, bajo la forma de una sociedad del Estado, dirigida por un directorio con participación de todas las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los trabajadores y los usuarios. El proyecto deberá ser puesto a consideración del Congreso de la Nación.

## CAPÍTULO III

*Comisión Bicameral Especial Investigadora*

Art. 8° – *Creación.* Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral Especial Investigadora del proceso iniciado el 18 de julio de 1990 con la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aireas-Cielos del Sur S.A., hasta la fecha del acuerdo

firmado entre el Poder Ejecutivo nacional y la firma Interinvest S.A. el 17 de julio de 2008.

Art. 9° – *Funciones.* La comisión bicameral deberá:

- a) Investigar todo lo relativo al proceso de privatización y cambio de razón social de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; los sucesivos cambios en la composición accionaria de la empresa privatizada y el desempeño de los representantes estatales en el directorio;
- b) Investigar la actuación y responsabilidad de todos los funcionarios públicos intervinientes a lo largo del período en investigación, responsables del control del accionar de los titulares de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y del control de los servicios prestados por ambas empresas;
- c) Esclarecer las causas y acciones ejecutadas a través del tiempo que derivaron en la generación de la actual situación de ambas empresas y determinar las responsabilidades políticas de los intervinientes en este proceso.

Art. 10. – *Conformación.* La comisión estará conformada por 12 miembros, 6 representantes de la Cámara de Diputados de la Nación y 6 representantes del Senado de la Nación, designados a propuesta de los diferentes bloques.

Art. 11. – *Autoridades.* La comisión elegirá a su presidente, vicepresidente y secretario por mayoría de votos y dictará su propio reglamento interno, debiendo garantizarse la plena vigencia de todas las garantías y derechos constitucionales.

Art. 12. – *Facultades.* La comisión tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

- a) Recibir denuncias y pruebas sobre los hechos que son objeto de la investigación;
- b) Requerir y recibir declaraciones testimoniales. Efectuar careos, cuando se lo considere necesario;
- c) Realizar inspecciones, pericias técnicas, solicitar informes a los demás poderes del Estado, a cualquier miembro de la administración pública nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o municipal, o de entes centralizados, descentralizados, autónomos y/o autárquicos, y a los servicios concesionados y/o privatizados. Asimismo, a toda persona jurídica de existencia física y/o ideal.

Art. 13. – *Infraestructura y personal.* La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación proveerán la infraestructura y el personal necesarios para el desarrollo de las funciones de esta Comisión Bicameral Especial Investigadora.

Art. 14. – *Informe.* La comisión bicameral deberá elevar un informe al Congreso de la Nación, detallando los hechos investigados dentro de un plazo de 180 días contados a partir de su constitución, debiendo emitir informes parciales sobre los avances de las investigaciones al pleno de ambas Cámaras. El plazo de duración de la comisión investigadora podrá prorrogarse por resolución conjunta de ambas Cámaras.



Art. 15. – *Comunicación a la Justicia.* Si, como consecuencia de la investigación, se advirtiera comisión de actos que pudieran considerarse delitos, la comisión deberá formular la denuncia ante la Justicia.

#### CAPÍTULO IV *Disposiciones finales*

Art. 16. – *Presupuesto.* Autorízase al Poder Ejecutivo para efectuar en el presupuesto nacional general de gastos y recursos del ejercicio vigente, las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la presente.

Art. 17. – *Autoridad de aplicación.* El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios es la autoridad de aplicación de la presente ley.

Art. 18. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de agosto de 2008.

*Ricardo O. Cuccovillo. – Laura J. Sesma.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, creen necesario formular las siguientes observaciones.

Sin lugar a dudas resulta incuestionable la necesidad de garantizar la continuidad y regularidad del servicio público de transporte aéreo y mantener los servicios de líneas aéreas en un país geográficamente extenso, así como la línea de bandera en el exterior.

También lo es que la propuesta que resuelva esta necesidad debe garantizar la continuidad de la fuente de empleo de aproximadamente nueve mil trabajadores, resguardar los bienes involucrados en la prestación y los derechos de los usuarios.

Pero la salida a la grave crisis que afrontan las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. no puede transitarse bajo condiciones de falta de información, elusión de responsabilidades por el vaciamiento de las empresas y gravosos costos para el Estado nacional.

La propuesta del gobierno nacional padece de todas y cada una de estas circunstancias, ocultas bajo un halo de aparentes buenas intenciones y supuesto sometimiento a la opinión del Congreso de la Nación.

El núcleo central del proyecto enviado por el Ejecutivo nacional, el acta acuerdo del 17-7-08 firmada entre el gobierno y la empresa, constituye la lisa y llana convalidación de los dislates que el grupo Marsans ha venido realizando en connivencia con funcionarios y directores del Estado en la empresa y la compra de una empresa con patrimonio negativo a un valor positivo, cuyo monto resulta hoy imposible predecir, con un altísimo costo para los ciudadanos argentinos

#### *El rechazo al acta acuerdo*

La salida que el gobierno nacional ha acordado con el Grupo Marsans es impensable en el caso de una empresa al borde de la quiebra.

Este mecanismo implica la adquisición de una em-

presa que estaría funcionando con cierta normalidad, situación por demás alejada de la realidad de Aerolíneas Argentinas.

La empresa se encuentra en la fase de concurso preventivo, un estado previo a la quiebra. De acuerdo con la información periodística, el juez Jorge Silvio Sícoli, que entiende en la causa, el 10-7-08 conminó a la sindicatura a que precise el cuadro de la situación económica y patrimonial de la compañía. De dicha evaluación surgirá un dictamen respecto de las posibilidades de continuidad de la empresa en operaciones.

Dadas las condiciones que el propio gobierno informa, el juez decidiría la quiebra, que implica eliminar de su conducción a la empresa propietaria. Esto con dos alternativas: ordenar su continuidad bajo la conducción de un administrador judicial o bien el cierre y liquidación de la empresa.

Es indudable que frente a esto, lo único que podría evitar la quiebra es interrumpir el proceso mediante la aprobación legislativa de esta acta acuerdo que abriría un panorama totalmente diferente. Y, sobre todo, que la transferencia de la empresa se haría en plena capacidad de decisión de sus actuales propietarios.

De esta manera el Grupo Marsans, frente a la gravedad de la situación económico-financiera de la empresa y a la responsabilidad que le compete por la destrucción de la misma, tiene en sus manos una solución por demás beneficiosa. El Estado argentino, por su parte, va a comprar una empresa con patrimonio negativo a un valor positivo.

#### *El mecanismo de fijación de precios*

El mecanismo previsto en el acta acuerdo hace posible que una empresa fantasma, con activos totalmente vaciados y un pasivo muy elevado, termine adoptando un valor positivo.

El acta prevé, por un lado, una valuación que realizará la empresa por su cuenta y una valuación que realizará el Estado a través de sus organismos técnicos (Tribunal de Tasaciones, según artículo 3° del proyecto).

Lo más probable es que se arribe a tasaciones con valores muy alejados entre sí; problema que se resuelve no sólo de manera absurda desde el punto de vista de los intereses y soberanía nacionales. Textualmente enuncia:

“En caso de existir diferencias entre las valuaciones que se efectúen y/o de no arribarse de otro modo a un acuerdo respecto de los precios de ambos paquetes accionarios, se solicitará una tercera valuación de una entidad imparcial, nacional o extranjera, de prestigio internacional, especializada en compraventas y/o valoraciones de empresas internacionales del sector, cuya valuación será final y definitiva para las partes” (mensaje, fojas 32 y 33).

Las firmas especializadas en valoraciones de empresas internacionales y con “prestigio internacional” constituyen un pequeño grupo que realiza auditoría internacional; y en los primeros años del siglo XXI han sido responsables en fabulosos negociados. Falsearon documentación contable de cientos de empresas internacionales, creando una burbuja accionaria que, al explotar en marzo del 2000, dio lugar a la expropiación de los ahorros de cientos de miles de accionistas en el mundo entero. Los casos más emblemáticos fueron Enron en Estados Unidos y Parmalat en la Unión Europea.

Por otro lado, al interrumpirse por aprobación de esta ley el proceso de quiebra, el grupo empresario propietario sigue siendo el dueño de los elementos más valiosos de su supuesto activo: el nombre de la empresa, las concesiones de las líneas y el valor de la empresa en marcha.

Cuando aplicamos el sistema de valuación previsto en el expediente en tratamiento “por descuento de flujo de fondos futuros” (mensaje, foja 33) al valor de la posesión del nombre, de las concesiones de las líneas y de la empresa en marcha, aparecen varios miles de millones de dólares de activo a los que sólo habrá que restar alrededor de un mil millones de dólares de pasivo para obtener el patrimonio neto.

De esta manera, no sólo estaremos pagando el pasivo sino que estaríamos pagando un activo que en realidad pertenece al Estado nacional.

La estrategia del acta acuerdo es evidente: evitar que la empresa quiebre, porque con ello estos ítems se transformarían automáticamente en cero y no habría ningún activo que pagar. Claramente, una estocada a los intereses puestos en juego en la negociación.

#### *La aprobación del Congreso*

El gobierno nacional ha instalado públicamente que la decisión tomada es sometida a la aprobación o rechazo del Congreso de la Nación, como elemento legitimador de la misma. Del discurso a los contenidos del expediente hay un largo trecho.

Se afirma que el elemento fundamental del acta, el precio de la operación, deberá someterse, previo a su pago, a la aprobación del Congreso (artículo 3°). Sin embargo, el valor que fije la consultora “de prestigio internacional” es “final y definitivo para las partes”.

Por el otro, el acta misma no refleja en ninguna de sus partes que deba someterse a ratificación del Congreso Nacional. De hecho, su exclusión de este proyecto de ley en nada mella su vigencia.

#### *La determinación de las responsabilidades por la actual situación*

Que Aerolíneas y Austral tengan una flota total de 78 aparatos de los cuales sólo están en servicio menos de 40, que el pasivo posconcurzal y las deudas comerciales de las compañías sumen 1.403.368.000 pesos, las deudas fiscales y previsionales sumen 247.559.000 pesos y la deuda concursal 58.664.500 pesos, que exista desde mayo del corriente un millón de dólares diarios de déficit operativo, tiene responsables a lo largo de la historia de las empresas.

Desde la privatización de Aerolíneas, hace 18 años, a la actualidad, funcionarios y empresarios contribuyeron al estado actual de vaciamiento de las empresas.

Desde quienes tuvieron la máxima responsabilidad de propiciar y ejecutar el desguace del Estado en los 90 y la privatización de sus empresas más importantes, pasando por los sucesivos gestores empresariales y funcionarios que por acción u omisión de control han desbarrancado definitivamente las aerolíneas hasta el absurdo de la salida hoy propuesta.

En particular, la responsabilidad de quienes ejercieron como directores del Estado con acceso pleno a la información y a la toma de decisiones y con su accionar convalidaron todas y cada una de las nefastas actuaciones empresariales.

Resulta imprescindible deslindar estas responsabilidades, las que, en concreto, podrían señalarse en al menos:

#### 1. Responsabilidad por la privatización

1.1. Renuncia del Estado nacional al derecho de veto que tenía en el directorio de la empresa. Esta renuncia del Estado nacional importó la pérdida del control sobre la reducción de servicios y/o modificación del plan quinquenal presentado en la oferta durante la privatización.

1.2. A partir de allí pudo observarse el comienzo de un proceso de descapitalización de Aerolíneas Argentinas S.A. y de licuación de la participación accionarla del Estado nacional, a la vez que se reducía el capital social de la empresa, circunstancias imputables al ruinoso manejo de ésta.

1.3. Presentación en concurso preventivo de acreedores de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima el día 22 de junio de 2001, poniendo en gravísimo riesgo la continuidad y regularidad de un servicio esencial.

#### 2. Responsabilidad del actual operador

El titular de la privatización vendió la totalidad de las acciones en octubre de 2001 al Grupo Marsans.

##### 2.1. Deficiente gestión operativa.

2.2. Confusión aviesa de las empresas: los contratos comerciales entre las dos (2) empresas y sus balances dieron cuenta de que Marsans S.A., como titular mayoritario de ambas, procedió a efectuar una serie de maniobras comerciales con el fin de confundir los patrimonios, asumiendo Aerolíneas Argentinas S.A. las pérdidas y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. las ganancias de la operatoria.

2.3. Vaciamiento de la empresa: el estado falencial y la restricción legal al endeudamiento que la situación judicial implica, lo cual no fue óbice para que la firma continuara tomando créditos que aumentaron el endeudamiento posconcurzal.

En sólo seis (6) años se pasó de una deuda concursal reducida a una deuda posconcurzal actual que ya se eleva a la suma de U\$S 890.684.122, sin contabilizar los pasivos contingentes no registrados.

Las características de los créditos tomados agravan la situación, toda vez que las empresas no se endeudaron para capitalizarse, sino para hacer frente al pago de gastos corrientes, lo cual imposibilita proyectar un flujo para atender los gastos habituales de la empresa y así planificar las inversiones necesarias para garantizar la prestación del servicio, actualmente deficiente.

2.4. Utilización de subsidios para competencia desleal: se estableció el Régimen de Compensación de Combustible Aeronáutico mediante el establecimiento del precio de referencia del combustible aeronáutico, que fue utilizado por las empresas en el mercado para competir deslealmente entre ellas, reduciendo la tarifa de los pasajes en destinos saturados, por debajo de los valores sugeridos.

2.5. Incapacidad técnica: las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., hoy involucradas en la prestación del servicio de transporte aerocomercial en nuestro país, no reúnen ni garantizan la continuidad, regularidad e igualdad que exigen las referidas leyes 17.285 –Código Aeronáutico– y 19.030, impidiendo el acceso adecuado a un servicio de esencial importancia para el desarrollo de nuestro país.

### 3. Responsabilidad del actual gobierno

3.1. El Estado nacional, ante los problemas que ostensiblemente ocurrían desde el año 2001 en que la actual empresa, se hace cargo de los servicios, utiliza todos los elementos a su alcance para intentar corregir esta situación.

A partir del 25 de mayo del año 2003, el Poder Ejecutivo nacional debió adentrarse en el análisis del balance del ejercicio económico correspondiente al año 2002 de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., el cual, debido a distintas irregularidades y sobre todo a la falta de información suficiente y verificable, no fue aprobado por el Estado en su carácter de accionista minoritario.

De esta forma se intentó –a través de los medios societarios correspondientes– modificar la conducta de los accionistas mayoritarios a fin de subsanar distintas irregularidades en la prestación del servicio y en la administración de la empresa. Estas impugnaciones se reiteraron respecto de los balances correspondientes a los ejercicios económicos de los años 2003 y 2004, en tanto que a la vez se iniciaron las acciones judiciales de impugnación de las asambleas que aprobaron dichos balances.

3.2. La actual administración no sólo suaviza su accionar sino que pone a disposición de la empresa todos los instrumentos posibles para que pueda seguir operando a pesar de la continuidad de las falencias que el propio gobierno señala. Pero veamos el accionar del gobierno a través de sus propias palabras en el mensaje que acompaña el proyecto:

Sin perjuicio de todas estas irregularidades y con el objeto de no afectar el servicio público en cuestión, el Estado nacional mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, a efectos de permitir la continuidad de la empresa y de la prestación del servicio, llevando a cabo a su vez gestiones que permitieran reencauzar la gestión del servicio de transporte aerocomercial, estando también en juego el interés de los usuarios en la prestación de un servicio de tal tenor.

A fin de permitir la continuidad de la empresa, y de posibilitar el acceso al crédito –atento a que en el período de tres (3) años se vencían las rutas oportunamente concesionadas–, se renovó la concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte y con la facultad de omitir escalas por las resoluciones 369 del 7 de junio de 2004 de la Secretaría de Transporte y 102 del 3 de marzo de 2005, para la mayoría de las rutas internas y los destinos en el exterior de alta rentabilidad.

A pesar de la profundización de las irregularidades que el propio mensaje detalla, el cambio de actitud del gobierno, desde hacer valer su autoridad hasta hacerse cómplice de las irregularidades de la empresa, se fue profundizando. Veamos cómo:

3.3. En dicho contexto, con fecha 21 de junio de 2006, se celebró un acuerdo entre el Estado nacional y la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. mediante el cual se acordó aprobar el balance correspondiente al ejercicio económico del año 2005, con un aumento de la participación del Estado nacional en la empresa entre un 5 % y un 20 % –a su opción–, estableciéndose en un (1) año el plazo para ejercer dicha opción. Para facilitar la operación de aumento de capital y para no perjudicar la situación eco-

nómica de la empresa, se convino que el Estado nacional, en lugar de perseguir el cobro liso y llano de sus créditos, los capitalizaría como aporte a la sociedad.

Como parte del mismo acuerdo, con el idéntico objetivo de propender a reencauzar la gestión empresarial y restablecer el servicio de transporte aerocomercial, se convino que el Estado nacional desistiría de sus acciones judiciales de nulidad de las asambleas aprobatorias de los estados contables de los períodos 2002, 2003 y 2004, circunstancia esta que se concretó y por la que se obtuvo resolución favorable en sede judicial. Como contrapartida, la empresa se comprometió a efectuar distintas inversiones y/o a incorporar aeronaves que eficientizaran las operaciones de la empresa.

Si la empresa hubiese cumplido, se podría haber “justificado” las acciones “comprensivas” del gobierno. Sin embargo, la empresa, fiel a todos los antecedentes que desde el año 2001 estaban a la vista de cualquiera, y más aún, a la vista de la autoridad regulatoria y socio minoritario, no cumplió con ninguno de los compromisos. Veamos cómo, a continuación del anterior párrafo citado, lo enuncia el propio gobierno en el mensaje: “A pesar de los compromisos societarios asumidos, los accionistas Air Comet-Interinvest nunca dieron cumplimiento a las inversiones, al aumento de vuelos regulares y a la incorporación de nuevas aeronaves para la prestación de los servicios de cabotaje o internacionales” (mensaje, foja 9).

Alguien podría pensar que esto era suficiente para que el gobierno comprendiera cuál era la verdadera intención del Grupo Marsans y por ello debería volver a la actitud fuerte que adoptó al inicio de su gestión. Sin embargo, lamentablemente se equivocaría.

A pesar de que ya estaba bien avanzado el año 2008 y todos los elementos estaban a la vista del menos avisado, el gobierno, es decir, la autoridad regulatoria y socio minoritario, continuó con su actitud “comprensiva”.

Indudablemente la magnitud de las cuestiones puestas en juego, tanto por tratarse de un servicio público como por el severo compromiso para con el patrimonio nacional, hace indispensable que se genere un proceso serio y transparente que eche luz sobre lo acontecido.

En este sentido, el Congreso Nacional tiene que asumir su rol y ser consecuente con su historia pasada y reciente. Rápidamente surge en nuestra memoria la constitución de comisiones investigadoras del Parlamento, que tuvieron un rol fundamental en temas sumamente sensibles para el país:

La comisión investigadora integrada, entre otros, por Alfredo L. Palacios, Lisandro de la Torre y Julio Sánchez Viamonte se abocó a desentrañar los exorbitantes sobrepagos para la construcción del edificio de nuestro Congreso Nacional.

La comisión investigadora propuesta e integrada por Lisandro De la Torre en 1934, para establecer la medida en que el Pacto Roca-Runciman favorecía a los frigoríficos exportadores, tendría un desenlace trágico cuando el senador Enzo Bordabehere fue asesinado a balazos por Ramón Valdés Cora.

La comisión investigadora por la compra irregular de tierras para ampliación del Colegio Militar de El Palomar, que estuvo integrada por Alfredo Palacios –quien la presi-



día-, Gilberto Suárez Lago y Héctor González Iramain.

Más recientemente se constituyó la Comisión Especial Investigadora sobre Hechos Ilícitos Vinculados con el Lavado de Dinero de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, de la que incluso formo parte y en la que trabajó activamente la actual presidenta de la República, al igual que en la Comisión Bicameral Especial de Seguimiento de los Atentados a la Embajada de Israel y al Edificio de la AMIA.

Esta tradición parlamentaria argentina es la que debemos recuperar y poner al servicio de la investigación del largo proceso iniciado con la privatización de Aerolíneas Argentinas en 1990 y concluido con la decisión del Poder Ejecutivo nacional de intentar su recuperación.

### *Nuestra propuesta: La expropiación*

Si bien la mejor alternativa hubiera sido postergar el tratamiento del expediente para que, sobre la base del rechazo del acta acuerdo, buscáramos entre todos la mejor alternativa a fin de garantizar el funcionamiento presente y futuro de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., lamentablemente el oficialismo ha decidido apresurar su aprobación; y pese a las modificaciones introducidas en el proyecto, persisten los graves defectos explicitados en el presente.

Es en este marco que proponemos una salida alternativa, la que consiste en la expropiación de las empresas, en el marco de la ley 21.499.

Esta decisión permitirá al Estado nacional determinar un precio justo y razonable; teniendo en cuenta que el pasivo actual de la empresa es responsabilidad del Grupo Marsans y que existen deudas en concepto de cargas sociales, multas impagas, etcétera, podemos concluir que el Estado nacional no sólo no tenga que hacerse cargo de la supuesta deuda que existe en la empresa sino que el propio Estado termine siendo acreedor de la empresa.

La figura jurídica de la empresa que proponemos es la de una sociedad del Estado en cuyo directorio también participen las provincias, la CABA, los trabajadores y los usuarios, y que la creación, estatuto y presupuesto respectivos sean puestos a consideración del Congreso de la Nación.

*Laura J. Sesma.*

## ANTECEDENTES

### Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 24 de julio de 2008.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley por el cual, para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por compra de sus respectivas acciones.

En tal sentido, se propone la aprobación del acta acuerdo suscrita por el secretario de Transporte del Ministerio

de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional, y por los accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. con fecha 21 de julio de 2008.

Cabe señalar que por el decreto 26.099 de fecha 7 de diciembre de 1950 se creó la empresa del Estado Aerolíneas Argentinas, a fin de continuar la explotación de los servicios que prestaba la entonces Gerencia General de Aerolíneas Argentinas.

Asimismo, por ley 19.030 se establecieron las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales en el país, disponiendo que para la realización de los servicios internacionales regulares se tendría como instrumento elegido a Aerolíneas Argentinas, quedando así definida como la empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado.

En el orden interno la citada ley estableció como política nacional que la totalidad de la capacidad autorizada para satisfacer la intercomunicación fuera prestada con aeronaves de similares características a las utilizadas por Aerolíneas Argentinas, cubriendo esta última no menos del cincuenta por ciento (50 %) del total de las prestaciones y teniendo los otros transportadores de bandera nacional la posibilidad de llegar al porcentaje restante –cincuenta por ciento (50 %).

Por el decreto 808 de fecha 9 de abril de 1979, se transformó la empresa del Estado Aerolíneas Argentinas en Sociedad del Estado regida por la ley 20.705, asumiendo así todos los derechos y obligaciones de su predecesora.

La empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado fue beneficiada con la concesión otorgada por decreto 612 de fecha 16 de mayo de 1989, para explotar los servicios regulares internos de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga, con la facultad de omitir escalas en las rutas, a todos los aeropuertos habilitados del país.

La ley 23.696, que declaró en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, dio comienzo al proceso de privatización de las empresas públicas, entre ellas Aerolíneas Argentinas.

El artículo 8° de la mencionada ley estableció que, para proceder a la privatización total o parcial o a la liquidación de empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas cuya propiedad pertenezca total o parcialmente al Estado nacional, constituye un requisito previo que hayan sido declaradas “sujetos a privatización” de acuerdo con las previsiones de dicha norma legal.

Así, mediante el decreto 1.591 de fecha 27 de diciembre de 1989 –reglamentario de la Ley de Emergencia y Reforma del Estado–, modificado por su similar 1.024 de fecha 28 de mayo de 1990, se dispuso la privatización parcial con participación estatal no mayoritaria de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, y la creación de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima con participación estatal minoritaria, transfiriéndose a esta última todos los derechos y obligaciones de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado y ordenando asimismo la selección de los adquirentes de la participación privada mediante el procedimiento de licitación pública internacional con base.



En cumplimiento de dichas previsiones, mediante el decreto 461 de fecha 9 de marzo de 1990 se llamó a licitación pública internacional con base, para la privatización parcial de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, de su participación accionaría en Buenos Aires Catering Sociedad Anónima y de la totalidad del capital social de la empresa Operadora Mayorista de Servicios Turísticos Sociedad del Estado, entonces controlada por la empresa declarada sujeta a privatización.

El 18 de julio de 1990, el Poder Ejecutivo nacional, mediante el decreto 1.354, adjudicó al consorcio integrado por Iberia Líneas Aéreas de España S.A., Florencio Aldrey Iglesias, Leandro José Bonansea, Alfredo Carlos Pott, Luis Zanon, Devi Construcciones S.A., Cielos del Sur S.A. el objeto de la licitación pública internacional convocada por el decreto 461/90 y sus modificatorios, de acuerdo con el pliego de bases y condiciones aprobado por dichos actos y con la oferta recibida; mientras que por el decreto 2.438 de fecha 21 de noviembre de 1990 se aprobaron el contrato de transferencia de acciones y el contrato general de transferencia de Aerolíneas Argentinas.

Por existir controversias pendientes entre las partes con relación a los contratos oportunamente suscritos con motivo de la privatización parcial de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, se acordó la solución de las mismas mediante el procedimiento previsto en la cláusula XVI del contrato general de transferencia de fecha 21 de noviembre de 1990, el cual dio lugar al acta de conciliación de fecha 20 de julio de 1992, y a la "ejecución del acta de conciliación y acuerdos complementarios" de fecha 21 de julio de 1992, ambos aprobados por el decreto 1.921 de fecha 19 de octubre de 1992.

A través de estos acuerdos se convino completar el proceso de aumento de capital social dispuesto por la asamblea general extraordinaria de Accionistas de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima de fecha 12 de septiembre de 1991, suscribiendo el Estado nacional la cantidad de doscientos diecisiete millones de acciones (217.000.000), por un valor total nominal efectivo de pesos veintiún millones setecientos mil (\$ 21.700.000) que habían quedado pendientes de suscripción

Además, se acordó votar favorablemente la capitalización de aportes irrevocables a cuenta de futuras inversiones por la suma de pesos dieciséis millones ochocientos sesenta y siete mil (\$ 16.867.000), y el compromiso de las partes de votar favorablemente una ampliación adicional del capital ordinario de la sociedad por la suma de pesos ciento cuarenta y cinco millones (\$ 145.000.000) y la suscripción e integración del mismo, sea por aportes en efectivo o mediante capitalización de deudas. El Estado nacional e Iberia Líneas Aéreas de España S.A. se comprometieron a suscribir e integrar la parte que no suscribieran en ese momento, una vez vencido el plazo para el ejercicio de su derecho de preferencia por los accionistas locales o extranjeros, respectivamente.

Posteriormente, con fecha 17 de marzo de 1994, se acordó entre el Estado nacional –representado por el entonces ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos–, Aerolíneas Argentinas S.A. e Iberia Líneas Aéreas de España S.A., un acuerdo por el cual Iberia se comprometía a integrar un aumento de capital previsto en el ochenta y cinco por ciento (85 %) de pesos quinientos

millones (\$ 500.000.000), en tanto que el Estado nacional renunciaba al derecho de veto que tenía en el directorio de la empresa.

Esta renuncia del Estado nacional importó la pérdida del control sobre la reducción de servicios y/o modificación del Plan Quinquenal presentado en la oferta durante la privatización.

Inmediatamente después de esta decisión y de la consecuente modificación del estatuto de la sociedad se modificó el plan de inversiones, quedando reducido a cumplir con el compromiso de contar con los medios necesarios para asegurar la adecuada prestación del servicio, conforme con las necesidades operativas de la empresa, satisfaciendo los requerimientos de los usuarios y cumpliendo con las condiciones de seguridad.

A partir de esta instancia pudo observarse el comienzo de un proceso de descapitalización de Aerolíneas Argentinas S.A. y de licuación de la participación accionaría del Estado nacional, a la vez que se reducía el capital social de la empresa, circunstancias imputables al ruinoso manejo de la misma.

Estos hechos llevaron a la presentación en concurso preventivo de acreedores de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima el día 22 de junio de 2001, poniendo en gravísimo riesgo la continuidad y regularidad de un servicio esencial para el desarrollo del país, como lo es el transporte aerocomercial de pasajeros y de cargas.

En octubre de 2001, la empresa Air Comet S.A. adquirió la totalidad de acciones que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España (SEPI) poseía en Interinvest S.A. (Interinvest) y por esa vía indirecta accede a la toma del control directo sobre esta última y del control indirecto de Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., Optar Operador de Servicios Turísticos S.A., Jet Pack S.A., Aerohandling S.A. y Air Patagonia S.A.

La operación consistió, fundamentalmente, en el ingreso de la firma española Air Comet –la cual encabeza un grupo turístico que opera a escala mundial, integrado por compañías aéreas, agencias de viajes y cadenas hoteleras, que en el país controla la operadora turística mayorista Marsans S.A.– en el mercado argentino de aerotransporte de pasajeros a través de la toma de control de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Esta operación, que fue tardíamente notificada a las autoridades administrativas y judiciales de nuestro país, en los hechos no importó una mejora sustancial de la situación patrimonial y del giro comercial de la sociedad, ni tampoco una mejora en la regularidad, continuidad y calidad del servicio de transporte aerocomercial.

A partir del 25 de mayo del año 2003, el Poder Ejecutivo nacional debió adentrarse en el análisis del balance del ejercicio económico correspondiente al año 2002 de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., el cual, debido a distintas irregularidades, y sobre todo a la falta de información suficiente y verificable, no fue aprobado por el Estado en su carácter de accionista minoritario.

De esta forma se intentó –a través de los medios societarios correspondientes– modificar la conducta de los accionistas mayoritarios a fin de subsanar distintas irre-

gularidades en la prestación del servicio y en la administración de la empresa. Estas impugnaciones se reiteraron respecto de los balances correspondientes a los ejercicios económicos de los años 2003 y 2004, en tanto que, a la vez se iniciaron las acciones judiciales de impugnación de las asambleas que aprobaron dichos balances.

Sin perjuicio de todas estas irregularidades y con el objeto de no afectar el servicio público en cuestión, el Estado nacional mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, a efectos de permitir la continuidad de la empresa y de la prestación del servicio llevando a cabo a su vez gestiones que permitieran reencauzar la gestión del servicio de transporte aerocomercial, estando también en juego el interés de los usuarios en la prestación de un servicio de tal tenor.

A fin de permitir la continuidad de la empresa, y de posibilitar el acceso al crédito (atento a que en el período de tres (3) años se vencían las rutas oportunamente concesionadas), se renovó la concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte y con la facultad de omitir escalas por las resoluciones 369 de la Secretaría de Transporte del 7 de junio de 2004 y 102 del 3 de marzo de 2005 para la mayoría de las rutas internas y los destinos en el exterior de alta rentabilidad.

En dicho contexto con fecha 21 de junio de 2006, se celebró un acuerdo entre el Estado nacional y la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. mediante el cual se acordó aprobar el balance correspondiente al ejercicio económico del año 2005, con un aumento de la participación del Estado nacional en la empresa entre un cinco por ciento (5 %) y un veinte por ciento (20 %) –a su opción–, estableciéndose en un (1) año el plazo para ejercer dicha opción. Para facilitar la operación del aumento de capital y para no perjudicar la situación económica de la empresa, se convino que el Estado nacional en lugar de perseguir el cobro liso y llano de sus créditos, los capitalizaría como aporte a la sociedad.

Como parte del mismo acuerdo, con el idéntico objetivo de propender a reencauzar la gestión empresarial y restablecer el servicio de transporte aerocomercial, se convino que el Estado nacional desistiría de sus acciones judiciales de nulidad de las asambleas aprobatorias de los estados contables de los períodos 2002, 2003 y 2004, circunstancia esta que se concretó y por la que se obtuvo resolución favorable en sede judicial. Como contrapartida, la empresa se comprometió a efectuar distintas inversiones y/o a incorporar aeronaves que eficientizaran las operaciones de la empresa.

Con fecha 22 de noviembre de 2007, a efectos de aumentar su participación en el capital accionario de Aerolíneas Argentinas S.A., el Estado nacional decidió hacer uso de la opción conferida en el mencionado acuerdo, con el fin de ejercer un mayor control sobre las operaciones de la empresa.

A pesar de los compromisos societarios asumidos, los accionistas Air Comet - Interinvest nunca dieron cumplimiento a las inversiones, al aumento de vuelos regulares y a la incorporación de nuevas aeronaves para la prestación de los servicios de cabotaje o internacionales.

El 15 de mayo del corriente año se suscribió ante la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de

Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el grupo Air Comet - Interinvest, un acta acuerdo por la que se reconoció la grave situación que atraviesan las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y que la misma podría solucionarse con un incremento del capital accionario, y mediante la puesta en funcionamiento de medidas de incentivos económicos, de transporte y fiscales, tales como incremento en las tarifas, precios máximos de combustible y regulación en el ingreso de nuevos operadores aeronáuticos. A tal fin, se comprometieron pasos para un nuevo reparto de acciones incrementando el Estado nacional su participación a un mínimo del veinte por ciento (20 %), en tanto que los empleados podrían llegar a un diez por ciento (10 %).

El convenio aludido en el párrafo anterior fue nuevamente incumplido por el accionista mayoritario.

La grave situación empresarial fue motivada por la deficiente gestión operativa realizada desde el año 2001 por el Grupo Marsans S.A., titular mayoritario y controlante de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., la cual generó un déficit mensual operativo constante, el que lejos de resolver la situación patrimonial de la empresa provocó un significativo incremento del pasivo posconcursal, encontrándose en la actualidad nuevamente en estado de cesación de pagos, sin poder hacer frente, inclusive, al pago de la nómina salarial del mes de junio de 2008, ya vencido. De esta última situación se deriva, necesariamente, la inestabilidad laboral en la que se encuentran los aproximadamente nueve mil (9.000) trabajadores de dichas empresas.

A lo señalado precedentemente, hay que agregar que durante todo el transcurso del presente año, ante reiterados pedidos formulados por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la empresa no acreditó fehacientemente el nombre del responsable de la operación, ni remitió copia del acta de directorio por la cual fueron asignadas dichas funciones en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 99 de la ley 17.285 (Código Aeronáutico), lo que derivó en la realización de una diligencia de constatación en la sede de la empresa a tales fines con la intervención de un escribano de la Escribanía General del Gobierno de la Nación.

Asimismo, se ha constatado por medio de informes efectuados por las áreas competentes de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de la Fuerza Aérea Argentina del Ministerio de Defensa, que la cantidad de pasajes vendidos no se condice con la cantidad de aeronaves operativas, lo que implica que en el próximo período vacacional se corre el riesgo de incumplir con la demanda ya comprometida.

El análisis de la situación económica y financiera de la empresa permite inferir que el altísimo endeudamiento existente no podrá ser afrontado por la misma en virtud del déficit operativo constante, que ascendió a dólares estadounidenses cuarenta millones (u\$s 40.000.000) para el mes de junio de 2008, proyectándose un déficit económico de dólares estadounidenses doscientos cincuenta millones (u\$s 250.000.000) para el total del año en curso.

La evolución de los indicadores financieros refleja el deterioro de todas las variables de la empresa, tanto en

materia de endeudamiento como de solvencia general, que, en estas condiciones carece de financiación propia, de liquidez y, especialmente, de capital de trabajo para poder atender la demanda comprometida.

Además, tal como surge del último balance aprobado, como consecuencia de las pérdidas acumuladas la sociedad se encuentra alcanzada por las disposiciones del artículo 206 de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias, que exige en estos casos la reducción obligatoria de capital, toda vez que las pérdidas consumieron las reservas legales y el cincuenta por ciento (50 %) del capital social.

En las condiciones operativas descritas, los directores representantes del Estado nacional, utilizando las herramientas legales a su alcance, requirieron al juez del concurso la intervención cautelar de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. en atención a la agravada situación económica y al estado de virtual abandono por ausencia de gestión y gerenciamiento.

En octubre de 2001, la empresa Air Comet S.A. adquirió la totalidad de las acciones que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España (SEPI) poseía en Interinvest S.A. accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. La gestión del nuevo titular de las empresas no logró sacar a Aerolíneas Argentinas de dicha situación judicial y patrimonial, manteniendo la misma hasta el presente un pasivo concursal que asciende a la suma de dólares estadounidenses dieciocho millones seiscientos cincuenta y seis mil quinientos ochenta y ocho (u\$s 18.656.588).

Luego de dicha operatoria comercial, los contratos comerciales entre las dos (2) empresas y sus balances dieron cuenta de que Marsans S.A., como titular mayoritario de ambas, procedió a efectuar una serie de maniobras comerciales con el fin de confundir los patrimonios, asumiendo Aerolíneas Argentinas S.A. las pérdidas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. las ganancias de la operatoria.

Estos ardides impidieron a los usuarios identificar con claridad al responsable en la prestación del servicio público de transporte ya que muchas veces en el pasaje se consigna el nombre de una empresa como prestataria del servicio y la aeronave pertenece a la otra. Esta situación inclusive coadyuva a que en sede judicial se haya reconocido la ambigüedad y la confusión de la relación existente entre ambas empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., no resultando ninguna de las dos ajenas al vínculo de transporte aerocomercial y a su responsabilidad en cuanto a la prestación del servicio público en cuestión.

Esta evidente confusión patrimonial fáctica fue desarrollada durante años por las autoridades del grupo Marsans S.A., quienes desde el inicio de la gestión comercial procuraron que Aerolíneas Argentinas S.A. asumiera la totalidad de los pasivos, preservando a su controlada Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

A la situación descrita se agrega el estado falencial y la restricción legal al endeudamiento que la situación judicial implica, lo cual no fue óbice para que la firma continuara tomando créditos que aumentaron el endeudamiento post concursal.

En sólo seis (6) años se pasó de una deuda concursal reducida a una deuda posconcursal actual que ya se eleva

a la suma de dólares estadounidenses ochocientos noventa millones seiscientos ochenta y cuatro mil ciento veintidós (u\$s 890.684.122), sin contabilizar los pasivos contingentes no registrados.

Las características de los créditos tomados agravan la situación, toda vez que las empresas no se endeudaron para capitalizarse, sino para hacer frente al pago de gastos corrientes, lo cual imposibilita proyectar un flujo para atender los gastos habituales de la empresa y así planificar las inversiones necesarias para garantizar la actual deficiente prestación del servicio.

Esta actitud refleja la incapacidad de los socios mayoritarios para revertir el déficit operativo de la empresa, los que actuando irresponsablemente consumieron los aportes efectuados por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España (SEPI) estimados en dólares estadounidenses setecientos cincuenta millones (u\$s 750.000.000), lo que motivara oportunamente las impugnaciones efectuadas por el Estado nacional como accionista minoritario a los balances, y derivaran en los pedidos de nulidad de las asambleas de aprobación de los balances de los años 2002, 2003 y 2004, conforme lo ya expresado.

En tanto, en el mes de abril del presente año se estableció el régimen de compensación de combustible aeronáutico mediante el establecimiento del precio de referencia del combustible aeronáutico que abonan las empresas como complemento de la tarifa de pesos uno con noventa y cinco centavos (\$ 1,95) por litro más impuestos por litro de jpl equivalente a pesos cuatrocientos millones (\$ 400.000.000) por año, destacándose que el valor de mercado del combustible aeronáutico en el país es de pesos cuatro (\$ 4,00) sólo para los servicios de cabotaje y un incremento en las tarifas del orden del treinta y seis por ciento (36 %) que fue utilizado por las empresas actoras en el mercado para competir deslealmente entre ellas, reduciendo la tarifa de los pasajes en destinos saturados, por debajo de los valores sugeridos y tantas veces demandado, situación que analizara la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a efectos de definir posibles acciones correctivas.

Sobre la deuda post concursal total a la fecha sólo resulta exigible la suma de dólares estadounidenses doscientos cuarenta millones cuatrocientos diecisiete mil setenta y dos (u\$s 240.417.072). En ese monto se incluyen los salarios del mes de junio, los aportes sociales y sindicales y otras deudas con organismos del Estado, a lo que debe agregarse que la casi totalidad de la flota se encuentra contratada mediante *leasing*, lo cual agrava el déficit operativo mensual.

La voluntaria descapitalización de la sociedad, así como los reiterados incumplimientos de los convenios celebrados con el Estado nacional y la falta de cumplimiento de las condiciones de explotación de las rutas aerocomerciales que oportunamente le fueron concedidas adquieren mayor relevancia por ser Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima operadoras del servicio de transporte aerocomercial que entre ambas concentran mayoritariamente el mercado de cabotaje e internacional.

La actividad aerocomercial en el país se rige por las



leyes 17.285 –Código Aeronáutico– y 19.030 –de política nacional en materia de transporte aéreo comercial–.

El precitado Código Aeronáutico dispone que “no se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador...” (artículo 105).

El mencionado cuerpo normativo establece también que las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica. Al efecto le corresponde, entre otras obligaciones: *a)* exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como de las contenidas en el código; *b)* ejercer la fiscalización técnica, económica y financiera del explotador; *c)* suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas; *d)* autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización, o la continuidad de los servicios; *e)* fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias, y *f)* calificar, conforme la ley vigente en materia de policía aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país (artículo 133).

Por otra parte, el código citado determina que la autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo (artículo 108).

Asimismo, es de destacar que dentro de las disposiciones finales de la ley 19.030 se establece que “anualmente, las empresas titulares de servicios regulares deberán someter a consideración de la autoridad fiscalizadora de transporte aéreo, el plan de acción y presupuesto que aplicarán; así como el programa detallado de la evolución prevista a medio plazo, conteniendo el estudio de mercado inversiones proyectadas con sus implicancias patrimoniales, económicas y financieras” (artículo 52).

En el año 2002, la ley 25.561 declaró el estado de emergencia económica, cambiaria y administrativa.

En el marco de esta emergencia, el decreto 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002, en oportunidad de declarar el estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la autoridad nacional, por el plazo de vigencia de la ley 25.561, consignó en sus considerandos que “...el servicio público de transporte aerocomercial de cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios” y que “es deber del Estado

nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan a la larga, contrarias al interés general”.

En el mismo sentido, en la parte expositiva del decreto 1.238 de fecha 21 de mayo de 2003 se consignó que “... el servicio público de transporte aerocomercial constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios...”.

Conforme fuera expuesto en los párrafos precedentes, en su actual situación, las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. hoy involucradas en la prestación del servicio de transporte aerocomercial en nuestro país no reúnen ni garantizan la continuidad, regularidad e igualdad que exigen las referidas leyes 17.285 –Código Aeronáutico– y 19.030, impidiendo el acceso adecuado a un servicio de esencial importancia para el desarrollo de nuestro país.

La Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios ha detectado distintas irregularidades referidas a la capacidad técnica de la empresa conforme las exigencias del artículo 105 del Código Aeronáutico.

Entre las referidas irregularidades por parte de Aerolíneas Argentinas S.A. pueden consignarse: *a)* un alto porcentaje de la flota total se encuentra inmovilizada debido a razones técnicas, lo que conlleva a una deficiente prestación de los servicios a que está comprometida la empresa; *b)* la documentación de las aeronaves que se incorporan es presentada en la mayoría de los casos en forma incompleta y anárquicamente organizada para su control; *c)* el incumplimiento por parte de un significativo número de pilotos de la directiva de adiestramiento en “factores humanos” (FH) y “gerenciamiento de los recursos humanos en las operaciones aeronáuticas” (CRM) (disposición 37/97 del Comando de Regiones Aéreas), así como de las directivas para implementar el adiestramiento en “CRM/LOS” y la asignatura “factores humanos”, en la aviación civil argentina (disposición 177/97 - DF y H); *d)* un inadecuado entrenamiento de las tripulaciones y el cese de los pagos correspondientes a los entrenamientos en simulador para sus pilotos y, *e)* fallas en la función logística relacionada principalmente en la falta de abastecimiento de los repuestos necesarios para lograr un adecuado mantenimiento y efectivo movimiento del parque aeronavegable.

Dicha situación se describe también en actuaciones producidas por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

A ello, cabe agregar que no obstante las inspecciones periódicas a que es sometida la empresa frente a las denuncias recibidas por parte de la autoridad aeronáutica, tanto desde el punto de vista material como desde el personal –repuestos apócrifos, descansos de tripulantes, cumplimientos de reglamentaciones, CRM (*crew resource management* -administración de recursos humanos en cabina), puede detectarse que no sólo se incumple con

requisitos formales de la normativa vigente, sino que también se agravan las posibilidades de concreción de riesgos potenciales.

Es por ello que resulta necesario e indispensable la adopción de medidas urgentes que signifiquen reconocer una vez más el fracaso de la política privatizadora llevada a cabo respecto de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. que facilitó negocios privados en perjuicio del Estado ausente y sin posibilidades de ejercer en plenitud sus facultades de verificación y de control sobre la actividad de los grupos económicos privados que no garantizan la fuente de empleo para los trabajadores de nuestro país; que no cumplen con el entrenamiento a la tripulación; que no mantienen las aeronaves en funcionamiento, sea por ineficiencia o por conveniencia; que no garantizan la continuidad del servicio, que no dan importancia ni respetan lo que para el Estado nacional y para los ciudadanos significa mantener la aerolínea de bandera.

En virtud de lo expuesto y en atención a la situación imperante, el Estado nacional debe reasumir la gestión y operación del servicio público de transporte aerocomercial prestado por las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a efectos de poder garantizar la continuidad y la correcta prestación del servicio público involucrado, así como para fortalecer la integración del territorio nacional y la vinculación de los intereses nacionales en el orden internacional y, eventualmente, la defensa nacional. A tal fin se dispone el rescate de las referidas empresas, por compra de sus respectivas acciones.

En tal sentido, se ha suscrito el acta acuerdo por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008, refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., con fecha 21 de julio de 2008, cuya aprobación se propicia por la presente medida.

A través de la referida acta acuerdo se prevé la compra de las acciones de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. de propiedad del Grupo Interinvest S.A. por parte del Estado nacional; la conformación de un consejo de transición que tendrá a su cargo la administración y gerencia de ambas empresas durante el período de transición de sesenta (60) días hasta la transferencia de acciones; se determina que el Estado nacional propondrá y el Grupo Interinvest S.A. aceptará la designación del gerente general de Aerolíneas y Austral durante el período de transición; se dispone que para perfeccionar la compraventa de acciones las partes deberán contar en el plazo de sesenta (60) días con diversa documentación; y se conviene que durante el período de transición de sesenta (60) días se confeccionará un estado de resultados y relevamiento patrimonial de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. al 17 de julio de 2008.

En el proyecto que se adjunta, postulamos que el Tribunal de Tasaciones de la Nación realice las valuaciones de

las empresas para confrontarlas con la valuación privada, encargando a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones que vigile que aquella valuación se realice conforme a la técnica y la ciencia aplicable de modo que exprese la real situación patrimonial empresaria.

Es nuestro interés que el precio final a que se arribe por aplicación de las cláusulas convenidas esté sujeto a la aprobación de ese Honorable Congreso de la Nación y así se lo proyecta en el artículo 3, *in fine*.

El proyecto postula por un lado, la continuidad de un programa de propiedad participada por el que los empleados podrían acceder hasta a un diez por ciento (10 %) de las acciones de las compañías.

Por otra parte, para la captación de inversiones privadas nacionales o extranjeras directas, se prevén mecanismos que garanticen plena transparencia y control.

Asimismo, en el proyecto de ley cuya aprobación se propone, se propicia la incorporación a la ley 26.337, de presupuesto de gastos y recursos de la administración nacional para el ejercicio 2008, del gasto y del financiamiento derivado de pagos de los precios de compra correspondientes a los paquetes accionarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los que se hace referencia en la presente ley y se autoriza a las jurisdicciones, entidades, fondos fiduciarios y empresas públicas del sector público nacional y al sistema financiero público y privado a otorgar transferencias y asistencia financiera a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., a fin de sufragar sus gastos operativos y de funcionamiento y aquellos derivados de la compra del paquete accionario de dichas empresas, en el marco de comprometer la colaboración para el rescate de todos los organismos del Estado.

Se incluye en el proyecto la propuesta de que los aportes del Tesoro nacional se computen como aportes de capital.

Sin perjuicio de la participación del Honorable Congreso de la Nación que el resto del articulado prevé, se mantiene la función de la comisión creada al efecto de la reforma del Estado y el seguimiento de las privatizaciones.

Para finalizar, se expresa en el proyecto elevado lo que consideramos debe presidir la totalidad de los actos, asegurando la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el ejercicio de los debidos controles en la transferencia de las acciones.

Como consecuencia de la situación descrita en los párrafos que anteceden, y encontrándose en juego la satisfacción del bien común, se somete a la consideración de ese Honorable Congreso de la Nación el presente proyecto de ley con la finalidad de que el Estado nacional garantice la continuidad, regularidad y obligatoriedad en la prestación del servicio público, así como el mantenimiento de las fuentes laborales, y el resguardo de los bienes involucrados en la prestación.

Se ha elegido la vía menos cruenta para terminar una relación de conflicto que sólo conduce a la destrucción de las empresas que resultan esenciales para una correcta prestación del servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, cual es el acuerdo de compra de las acciones.

Creemos que la solución propuesta es la única que garantiza la continuidad de la fuente de trabajo para aproximadamente nueve mil personas. Esa continuidad es imprescindible para la prestación de un servicio que debe poner en el pasajero, en el usuario, su eje, para seguir integrando por vía aérea la totalidad del país federal.

Es la solución que reclama también la necesidad de acompañar el proceso de crecimiento del turismo nacional e internacional, una actividad cada vez más fuerte en el crecimiento de nuestro producto interno bruto, fuente de divisas y de integración internacional, teniendo por finalidad la prestación de un servicio de excelencia que proyecte positivamente la imagen del país.

Este rescate, verdadero salvataje de empresas nacionales para su puesta en valor requiere el compromiso de los trabajadores y directivos, de todas las diversas expresiones políticas y sociales y de los que integran los distintos poderes del Estado.

Los argentinos, en diversidad y pluralidad, colaborando para que los usuarios locales y extranjeros de todas las latitudes disfruten de nuestro país al utilizar su línea de bandera, que debe acogerlos con hospitalidad, atención, compromiso y conciencia del importante papel que el buen servicio esta destinado a desempeñar.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.201

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER

*Sergio T. Massa. – Julio M. De Vido.*

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone por esta ley el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por compra de sus respectivas acciones.

Art. 2° – Apruébase el acta acuerdo suscrita por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008, y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. con fecha 21 de julio de 2008, que en copia autenticada como anexo I forma parte integrante de la presente ley.

Art. 3° – El Tribunal de Tasaciones de la Nación deberá realizar las valuaciones correspondientes a los fines contemplados en la cláusula sexta del acta acuerdo que se aprueba por el artículo 2° de la presente ley. La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas y se ajusten a criterios técnicos acordes al tipo de actividad que desempeñan.

El precio a que se arrije por aplicación de la cláusula

mencionada deberá someterse, previo a su pago, a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 4° – A los efectos del artículo 5° de la ley 25.152, apruébase, una vez cumplido lo acordado, la adquisición de las acciones aludidas en el acta acuerdo.

Art. 5° – Autorízase la cesión a los empleados de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. por hasta un máximo del diez por ciento (10%) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el programa de propiedad participada.

Art. 6° – La cesión de acciones para posibilitar el ingreso de capitales privados deberá realizarse mediante procesos de licitación pública nacional e internacional que garanticen la igualdad de los oferentes, la selección de la oferta más conveniente, la plena transparencia y el debido control de la totalidad del procedimiento, con participación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 7° – Incorpórase a la ley 26.337, de presupuesto de gastos y recursos de la administración nacional para el ejercicio 2008, el gasto y el financiamiento derivado de pagos de los precios de compra correspondientes a los paquetes accionarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los que se hace referencia en la presente ley. Sin perjuicio de lo establecido en la ley 25.917, a los fines estadísticos el presente gasto no será contemplado en el cálculo del resultado financiero.

Autorízase la ampliación de la planilla anexa al artículo 48 de la ley 26.337, de presupuesto de gastos y recursos de la administración nacional para el ejercicio 2008, en los montos necesarios para hacer frente a las erogaciones que demande lo establecido en el presente artículo, en jurisdicción de la administración central y con destino al financiamiento de dichas erogaciones.

Art. 8° – Los organismos del Estado deberán prestar la colaboración y asistencia necesaria a los fines del cumplimiento de esta ley. Autorízase a las jurisdicciones, entidades, fondos fiduciarios y empresas públicas del sector público nacional y al sistema financiero público y privado a otorgar transferencias y asistencia financiera a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., a fin de sufragar sus gastos operativos y de funcionamiento y aquellos derivados de la compra del paquete accionario de dichas empresas.

Las transferencias y la asistencia financiera de que se trate deberán informarse a la Jefatura de Gabinete de Ministros, la que a su vez las incluirá en su informe al Honorable Congreso de la Nación, dando cuenta también de lo dispuesto en orden a la autorización que confiere el artículo 7° de la presente ley.

Art. 9° – Las transferencias realizadas y a realizarse con aportes del Tesoro nacional para gastos de gestión, administración y funcionamiento de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., hasta la efectiva transferencia de la propiedad de las acciones, deberán ser computadas como aportes de capital.

Art. 10. – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma y a tal fin se le remitirán informes de las acciones que se lleven a cabo.



Art. 11. – Durante el período de transición deberá asegurarse la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el control de la correcta instrumentación de la transferencia de las acciones.

Art. 12. – La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial

Art. 13. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER  
*Sergio T. Massa. – Julio M. De Vido.*

## ANEXO I

### *Acta acuerdo*

Buenos Aires, 17 de julio de 2008.

#### REUNIDOS:

De una parte: ingeniero Ricardo Raúl Jaime de nacionalidad argentina, secretario de Transportes de la Nación Argentina, en nombre y representación del gobierno de la Nación Argentina, titular accionario de Aerolíneas Argentinas S.A. (en adelante el “Estado nacional”).

Y de otra: don Eduardo Aranda Unzurrunzaga en representación del grupo Interinvest S.A., (en adelante “IV”).

Las “Partes” se reúnen para celebrar el presente acuerdo conforme las cláusulas que se describen seguidamente.

#### EXPONEN:

Que las Partes son conscientes de la grave situación de público y notorio conocimiento que atraviesan las compañías Aerolíneas y Austral, deseando para ambas un futuro comprometido al mejor servicio en eficiencia y calidad del mercado argentino y en beneficio de los empleados, tanto de Aerolíneas como de Austral.

Que IV manifiesta su voluntad de vender la totalidad de acciones de que es titular en Aerolíneas y Austral, formulando expresa indicación para ellos en este acto.

Que el Estado nacional manifiesta su voluntad de comprar la totalidad de acciones de que es titular IV en ambas empresas, formulando expresa indicación para ello en este acto, atento a su obligación de garantizar la prestación del servicio de aerotransporte.

Que a los efectos de adoptar los recaudos societarios y legales para formalizar la compraventa, las partes acuerdan fijar un plazo de sesenta (60) días de suscrito el presente, durante los cuales se obtendrá la aprobación por parte de las asambleas, de accionistas pertinentes y se instarán los recaudos legales que el Estado nacional debe adoptar para ello. El período de 60 días que transcurra hasta la fecha de efectiva transferencia de las acciones será definido en adelante como el “Período de Transición”.

#### EN VIRTUD DE LO ANTES EXPUESTO, LAS PARTES ACUERDAN:

Cláusula primera: IV entregará al Estado nacional la documentación necesaria para formalizar las transferencias objeto del presente.

Cláusula segunda: El Estado nacional adoptará los recaudos legales necesarios para adquirir la totalidad de las acciones de Aerolíneas y Austral de propiedad de IV.

Cláusula tercera: Las Partes acuerdan conformar un Consejo de Transición que tendrá a su cargo la administra-

ción y gerencia de las operaciones de Aerolíneas y Austral durante el Período de Transición. Este consejo estará integrado por (2) representantes del Estado nacional, y dos (2) representantes por parte de IV.

El Estado nacional propondrá y, por el presente IV aceptará, designar al gerente general de Aerolíneas y Austral durante el período de transición de 60 días, quien tendrá a su cargo el control de las operaciones y la gestión ordinaria de las empresas bajo las instrucciones expresas del Consejo de Transición.

El Consejo de Transición llevará adelante la gestión y administración de Aerolíneas y Austral durante el Período de Transición de 60 días hasta la transferencia de las acciones, y realizará las acciones necesarias para dar cumplimiento en tiempo y forma a lo establecido en la cláusula cuarta del presente.

Cláusula cuarta: para perfeccionar la compraventa de las acciones objeto del presente Acuerdo las Partes deberán contar, en el plazo de sesenta (60) días, con:

a) Los instrumentos legales y societarios para formalizar la compraventa de acciones a favor del Estado nacional;

b) Detalle e informe sobre el estado de situación de la totalidad de los activos materiales asistentes en Aerolíneas y Austral, indicando el estado de funcionamiento y los servicios necesarios para el funcionamiento de los bienes de uso en general; bienes inmuebles situados en el país y en el extranjero; aeronaves; motores; vehículos automotores; bienes de cambio y de consumo, etcétera;

c) Detalle e informe sobre el estado de situación de los contratos y órdenes de compra existentes en Aerolíneas y Austral;

d) Los informes y estado de situación de la deuda concursal exigible y postconcursal que registra Aerolíneas y de los pasivos existentes en Austral;

e) Informes y estado de situación de los contratos laborales y de la organización administrativa;

f) Informes y estado de situación de las concesiones, autorizaciones y garantías vigentes;

g) toda otra información necesaria y suficiente para la determinación del valor de Aerolíneas y Austral, que el Estado nacional requiera.

Cláusula quinta: Durante este Período de Transición de 60 días las partes aquí firmantes convienen en confeccionar un estado de resultados y relevamiento patrimonial de Aerolíneas y Austral al día 17 de julio de 2008, fecha en la que entrará en funciones el Consejo de Transición, a fin de proteger los derechos e intereses de el Estado nacional, accionistas, directores, gerentes y empleados, y de los acreedores y clientes de Aerolíneas y Austral.

Una vez confeccionados y auditados los estados de resultados, dentro del plazo de 60 días antes establecido y de conformidad con las normas y regulaciones aplicables, las partes deberán considerar y aprobar: i) los estados contables y gestión de Aerolíneas al 31 de diciembre de 2007, y ii) los estados contables especiales y gestión de Aerolíneas al 17 de julio de 2008.

Respecto de Austral, las partes consideraran los estados contables a las fechas indicadas en los incisos i) y ii).

Dichos estados contables deberán ser aprobados por

los accionistas de Aerolíneas y Austral, conforme las vías legales pertinentes.

Cláusula sexta: Los precios de compra de cada uno de los paquetes accionarios de Aerolíneas y Austral se determinarán de conformidad con lo siguiente:

i) El precio de compra por el paquete accionario de Austral se determinará a partir de las valuaciones que efectuará una entidad evaluadora que designe IV al efecto y la que se realice a solicitud del Estado nacional.

ii) El precio de compra por el paquete accionario de Aerolíneas se determinará a partir de las valuaciones que efectuará una entidad evaluadora que designe IV al efecto y la que se realice a solicitud del Estado nacional.

El Estado nacional solicitará las valuaciones de su parte de acuerdo con lo antes referido al Tribunal de Tasaciones, órgano que evaluará las empresas en su conjunto.

En caso de existir diferencias entre las valuaciones que se efectúen y/o de no arribarse de otro modo a un acuerdo respecto de los precios de ambos paquetes accionarios, se solicitará una tercera valuación de una entidad imparcial, nacional o extranjera, de prestigio internacional, especializada en compraventa y/o valoraciones de empresas internacionales del sector, cuya valuación será final y definitiva para las partes.

El sistema de valuación será por descuento de flujo de fondos futuros, A los efectos del cálculo de dichos flujos

futuros de fondos, se asumirá: i) el costo del combustible a su valor subsidiado actual de \$ 1,85 (pesos uno con ochenta y cinco centavos) por litro más IVA, el que se modificará hacia el futuro de forma referencial y proporcional a las variaciones del mercado; y ii) La tarifa de cabotaje actual, modificada en forma proporcional con las modificaciones que se proyecten para el resto de los costos.

El pago de los precios de compra correspondientes a los paquetes accionarios de Aerolíneas y Austral aquí mencionados deberá realizarse contra la transferencia de las acciones mediante transferencia bancaria de fondos de libre e inmediata disponibilidad a las cuentas del exterior que IV notificará por escrito con anterioridad a la fecha de pago.

El procedimiento arbitral se desarrollará en idioma español para facilitar el entendimiento para ambas Partes.

De todo lo cual se suscribe la presente acta acuerdo, la cual será refrendada por el señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios arquitecto Julio Miguel De Vido y don Gerardo Díaz Ferran y don Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas, S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur, S.A., en duplicado y a un solo efecto en la ciudad de Buenos Aires el día lunes 21 de julio de 2008.

–A las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Transportes.